SERGIO VILLALOBOS R.

El Canal de Beagle y las Tierras Australes: su historia

El Rumbo de los Conquistadores

> *Cabo y Bahía de la Posesión que Chile, en virtud de la disposición del Soberano, ha tomado de la extremidad meridional de la América en tiempo del gobernador don García Hurtado de Mendoza.—Martes 9 de agosto de 1558.*—Inscripción colocada en el Estrecho de Magallanes por Juan Ladrillero.

Una imagen borrosa, de rasgos indefinidos, era el mapa de América en los días que las naves de los conquistadores recorrían sus costas o las huestes infatigables se adentraban en la tierra descubriendo imperios indígenas y una naturaleza en que cabían todas las maravillas. Cada mes, cada día circulaba la noticia de un nuevo descubrimiento, de alguna región, de una cordillera, río, mar o selva que era preciso ir colocando en el mapa. Los hombres eran arrastrados por una imaginación exacerbada pronta a recoger hasta los más increíbles informes, pues todo era posible en un continente que parecía interminable y que iba deparando sorpresas tras sorpresas. En el afán de ir siempre más allá, los conquistadores realizaron empresas admirables, dejando atrás las regiones ya exploradas y muchos territorios generosos que habrían contentado a otros que no hubiesen estado poseídos de su infinita ambición y tenacidad. Uno buscaba el oro, el otro la fama y el de más allá la simple aventura; quien luchaba por la fe, quien se afanaba por ensanchar los dominios de su rey y establecer su propio señorío.

Impulsados por aquellas fuerzas del alma humana, rápidamente lograron recorrer los contornos de América y crear así la primera noción de su forma; mas, las noticias eran imprecisas y pasaría mucho tiempo antes de que el mapa sacudiera su aspecto pesado y adquiriese la filigrana de los detalles.

En 1520, después de veintiocho años del descubrimiento de Colón, Hernando de Magallanes cruzaba el Estrecho que lleva su nombre y penetraba en el Océano Pacífico o Mar del Sur, como entonces se llamaba, rumbo al Asia. Quedaba descubierta una vía de comunicación que como noción geográfica fué fundamental en las primeras delimitaciones que hizo el Rey de España en Sudamérica. En los años siguientes, Pizarro y Almagro iniciaron desde Panamá la exploración de la costa que hoy corresponde a Colombia, Ecuador y Perú, que dieron por resultado, finalmente, la conquista del Imperio de los Incas y el establecimiento allí de los castellanos, que convirtieron esa región en un centro de futuras expediciones.

En 1536, don Diego de Almagro iniciaba de su propia cuenta un viaje al sur que concluyó con el descubrimiento de Chile. Logró este capitán llegar por tierra hasta el valle de Aconcagua y desde allí despachar a uno de sus lugartenientes, Gómez de Alva-

rado, para que continuase hacia el sur tratando de avanzar lo más cerca posible del Estrecho de Magallanes. Tocó a Gómez de Alvarado realizar la expedición en medio de un invierno rigurosísimo que con sus lluvias convirtió el territorio en un conjunto de barrizales y pantanos; los ríos se desbordaban y el ímpetu de las corrientes hacía casi imposible vadearlos. Por todos aquellos inconvenientes, Gómez de Alvarado pudo alcanzar solamente hasta el río Itata y desde allí regresó; en Aconcagua se reunió con Almagro y como los soldados que habían traído se demostraban desconformes con las condiciones del país, iniciaron la vuelta al Perú.

Había sido aquél el primer intento de alcanzar el Estrecho, meta que seguiría siendo para los castellanos una de sus ilusiones más caras. El dominio del Estrecho daría al que lo lograse una gloria imperecedera, le acarrearía el favor del Rey y pondría en sus manos la llave del Pacífico, que serviría para controlar el comercio fabuloso con la Especería, la región del Asia que producía las especias.

En la misma época en que Almagro fracasaba en Chile, fracasaban otros dos capitanes que intentaron colonizar en el lado del Atlántico. Don Pedro de Mendoza, que había desembocado en el Río de la Plata, después de muchas penurias abandonaba aquel lugar dejando a uno de sus oficiales con un grupo de hombres. Aquellos conquistadores no cejaron, sin embargo, y en busca de tierras más propicias y de indios menos belicosos que los querandis del Plata, siguieron el curso del río y se internaron en la región del Paraguay, tratando de descubrir un camino hacia el Perú. Echaron entonces las bases de Asunción y concluyeron por convertirse en colonizadores de esas tierras, quedando en esta forma desviada la conquista hacia el interior.

El otro capitán era Simón de Alcazaba, que con una bien equipada escuadrilla había navegado hasta el Estrecho de Magallanes. Debido a la inhospitalidad de la región y los continuos contratiempos que diezmaron a sus hombres, Alcazaba optó por regresar a la costa del Atlántico para explorar la Patagonia y ver las posibilidades de establecerse en ella, pero un grupo de soldados descontentos lo asesinó y la empresa fracasó totalmente.

Desde entonces la conquista de la costa del Atlántico quedó abandonada y a pesar de la refundación de Buenos Aires en 1580 por Juan de Garay, aquella ciudad orientó todas sus actividades hacia el interior de los ríos Paraná y Paraguay, donde ya se habían establecido los castellanos. No hubo interés por ensanchar la conquista hacia el sur.

En Chile sucedió exactamente lo contrario. Los españoles, con enormes esfuerzos y un continuo batallar, lograron establecerse permanentemente, extender la dominación hacia el sur y aun concebir la esperanza de conquistar el Estrecho.

En 1539, la corona concedió a Pero Sancho de Hoz, que había figurado entre los primeros conquistadores del Perú, una gobernación al sur del Estrecho de Magallanes, que debería pasar a reconocer por su cuenta según era la costumbre. Decía entre otras cosas la real cédula: "Vos prometemos que hecho el dicho descubrimiento de la otra parte del dicho Estrecho, o de alguna isla que no sea en paraje ajeno, os haremos merced condigna a vuestros servicios y entre tanto que Nos, informados de lo que así descubriéredes, seáis nuestro gobernador della" (1). Era la primera vez que el Rey de España hacía una concesión en aquella región, llama Terra Australis y que según se creía, continuaba ininterrumpidamente hasta el Polo Sur. Sancho de Hoz se trasladó al Perú y allí se encontró con que don Pedro de Valdivia estaba organizando una expedición para conquistar Chile.

Después del regreso de Almagro, había obtenido Valdivia autorización de Francisco

(1) J. T. Medina, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile,* t. VIII, pág. 16.

Pizarro para intentar la conquista de Chile como teniente suyo, vale decir, en condición de subordinado. Aunque los títulos de Sancho de Hoz le indicaban como zona de exploración la que quedaba al sur del Estrecho de Magallanes, él pretendió que la expedición de Valdivia debía quedar bajo sus órdenes, alegando que sus papeles le daban derecho y más que nada mencionando sus amistades con elevados personajes de la corte y el gran miramiento en que allí se le tenía. Pizarro para obviar dificultades logró que Valdivia y Sancho de Hoz celebrasen un acuerdo mediante el cual se comprometieron a realizar en común la conquista de Chile. En virtud del contrato, Valdivia salió rumbo al sur con sus soldados y Sancho de Hoz quedó en el Perú con el objeto de adquirir cincuenta caballos y dos navíos con que colaboraría en la expedición.

Sancho de Hoz se vió envuelto en viejos litigios y en problemas económicos que le impidieron cumplir lo pactado. A pesar de todo se dirigió tras las huellas de Valdivia y lo alcanzó en el despoblado de Atacama. Como sus intenciones no fuesen del todo claras y no hubiese cumplido sus compromisos, Valdivia lo apremió a que desistiese del convenio suscrito entre ambos, lo que Sancho de Hoz aceptó por su aflictiva situación.

De acuerdo con lo obrado, Sancho de Hoz se comprometió a participar como simple soldado en la conquista de Chile; pero siempre conservó en su poder las reales cédulas o provisiones que lo facultaban para explorar al sur del Estrecho de Magallanes (2). Evidentemente, le quedaba la esperanza de que una vez sometido Chile y contando con recursos suficientes, podría emprender desde aquí el reconocimiento de los territorios que le correspondían. Valdivia parece haber abrigado la misma esperanza, ya que en cierta ocasión expresó que si Sancho de Hoz "quisiese ir a la gobernación de donde eran sus provisiones, él le favorecería" (3).

Este tipo de colaboración era lo más usual en la conquista americana. Almagro, por ejemplo, había sido socio con Pizarro en el sometimiento del Perú y luego había emprendido el viaje a Chile por su propia cuenta; el mismo Valdivia había tomado parte en la pacificación del Perú y obtenido más tarde el apoyo de Pizarro para la conquista de Chile.

Puede verse a través de esta serie de hechos, cómo los castellano iban descolgándose por el lado del Pacífico y cómo el sentido de la conquista haría de Chile la base natural para emprender la dominación del Estrecho y sus regiones.

Sancho de Hoz, sin embargo, hombre de poco ánimo, nunca pretendió efectuar exploración alguna. Vivió como impenitente conspirador en la naciente ciudad de Santiago hasta ser ajusticiado a raíz de un complot en 1547.

Bajo la dirección eficaz y valiente de don Pedro de Valdivia, la conquista de Chile avanzó con seguridad. En 1548, el célebre extremeño pidió al licenciado La Gasca, representante del Rey en el Perú, que le señalase con precisión los límites de su gobernación, solicitándole que por el sur llegase hasta el Estrecho de Magallanes. La Gasca extendió el título respectivo, consignando que la gobernación abarcaría desde los 27° de latitud sur en el valle de Copiapó, hasta los 41°, poco antes de la isla de Chiloé.

Valdivia pobló la región que le había sido asignada, pero no quedó contento con el límite sur, albergando siempre el propósito de dominar el Estrecho. En 1552 escribía al príncipe don Felipe y al emperador Carlos V

(2) Algunos autores han tratado con errores este punto, asegurando que habría pasado a Valdivia el derecho de conquistar más allá del Estrecho. Para aclarar esta materia es preciso tener en cuenta el documento citado en la nota precedente y las conclusiones a que ha llegado sobre el mismo tema don Crescente Errázuriz en su obra *Historia de Chile. Pedro de Valdivia.*

(3) Crescente Errázuriz, obra citada, t. I, página 125.

dándoles cuenta de sus planes en las siguientes palabras: "Por la noticia que de los naturales he habido y por lo que oigo decir y relatar a astrólogos y cosmógrafos, me persuado estoy en paraje donde el servicio de nuestro Dios puede ser muy acrecentado, y visto lo uno e lo otro, hallo por mi cuenta que donde más S. M. y Vuestra Alteza el día de hoy pueden ser servidos, es en que se navegue el Estrecho de Magallanes, por tres causas, dejadas las demás que se podían dar. La primera, porque toda esta tierra y Mar del Sur la tendrá Vuestra Alteza en España y ninguno se atreverá a hacer cosa que no deba; la segunda, que se tendrá muy a la mano toda la contratación de la especería; y la tercera, porque se podrá descubrir e poblar esa otra parte del Estrecho que según estoy informado, es tierra muy bien poblada [de indios]" (4). Agregaba Valdivia que nombraría a su capitán Jerónimo de Alderete para "meter la primera bandera de Vuestra Alteza por el Estrecho, de lo cual estos reinos recibirían muy gran contento".

Posteriormente, Valdivia prefirió dar a Alderete una importante comisión en España; pero sin desistir de sus planes, encargó a los capitanes Francisco de Ulloa y Francisco Cortés Ojea, que al mando de una flotilla de tres embarcaciones pequeñas se dirigieran a explorar el Estrecho. Ulloa logró sortear con felicidad los escollos, ubicar el Estrecho y penetrar cuarenta leguas, al cabo de las cuales tuvo que dar la vuelta por las penurias que había sufrido con sus marinos y la escasez de alimentos. Los resultados del viaje quedaron olvidados, porque al regresar al norte los navegantes se encontraron con que había estallado una feroz rebelión indígena que tenía en serias dificultades a los conquistadores. Una de las primeras víctimas había sido el mismo don Pedro de Valdivia, muerto a raíz de la batalla de Tucapel a fines de 1553.

Mientras estos sucesos ocurrían en Chile, Jerónimo de Alderete cumplía en España la misión que le confiriera Valdivia. Obtuvo que el monarca prolongara la gobernación de su jefe hasta el Estrecho y para sí mismo otra que se prolongaría 300 leguas desde el Estrecho al sur. Después de hechas esas concesiones, llegó a España la noticia de la muerte de Valdivia y el emperador, a instancias de Alderete, concedió a éste la gobernación de Chile. Quedaba así Alderete gobernando desde el valle de Copiapó hasta 300 leguas más allá del Estrecho de Magallanes; pero el emperador hizo una prudente advertencia para el nuevo gobernador: "en lo que toca a la tierra que está de la otra parte del dicho Estrecho de Magallanes que así mismo habemos dado y concedido en gobernación al dicho Jerónimo de Alderete le habemos mandado por las causas que se os han escripto que pueda desde la dicha provincia de Chile enviar algunos navíos a tomar noticia e relación de la calidad y utilidad de aquella tierra pues por el presente no ha de pasar en persona ni enviar a conquistarla ni poblarla porque al presente habiendo de atender a lo de Chile, no podría hacerse lo uno y lo otro juntamente" (5).

La recomendación del emperador fué aún confirmada por la princesa doña Juana, a la sazón gobernadora de España, en una comunicación dirigida a Alderete, que contenía las siguientes curiosas palabras: "porque nos deseamos saber las tierras y poblaciones que hay de la otra parte del dicho Estrecho y entender los secretos que hay en aquella tierra vos mando que desde las dichas provincias de Chile enviéis algunos navíos a tomar noticia y relación de la calidad de aquella tierra y de la utilidad de ella y a saber y entender qué poblaciones e gentes hay en ella, qué cosas se crían e qué manera de vivir y costumbres tienen los que la habitan e si es

(4) *Cartas de Pedro de Valdivia.* Santiago, 1953, pág. 239.

(5) Carlos Morla Vicuña, *Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego.* Leipzig, 1903. Apéndice, pág. 104. Carta del Emperador Carlos V a los del Consejo de Indias.

isla e qué puertos hay en ella y de qué manera se navega aquella costa y si hay monzones o corrientes e a qué partes o qué curso hacen e qué manera de religión tienen y si son idólatras y qué manera tienen de gobierno e qué leyes y costumbres e qué minas y metales e qué otras cosas que sean provechosas hay en la dicha tierra y si comen carne humana y si hay o hubo entre ellos memoria de nuestra religión o de otra secta y si tienen reyes por elección o suceden por herencia o derecho de sangre e qué tributos pagan a sus reyes, y entendido el secreto de todo y sabido lo susodicho nos enviaréis relación dello para que vista mandemos proveer lo que toca a su población lo que viéremos más convenir y proveeréis que se tome posesión en nuestro nombre de las tierras y provincias que caen en la demarcación de la corona de Castilla, poniendo sus cruces y señales" (6).

Las últimas decisiones de la corte revelan claramente que en ella existía la impresión de que solamente desde Chile podría conquistarse el Estrecho y la región al sur de él. Más aún: que el sometimiento de Chile era previo a aquella empresa, pues habría de ser su base. En aquel entonces no se vislumbraba ninguna posibilidad de que la conquista se realizase por el lado del Atlántico: los hombres que habían llegado al Río de la Plata trataban de explorar solamente el interior.

Desgraciadamente, Alderete no pudo llevar a cabo sus proyectos porque cuando regresaba a América lo sorprendió la muerte.

En los años que siguieron la situación no varió fundamentalmente. Don García Hurtado de Mendoza al ser nombrado gobernador de Chile dispuso un nuevo reconocimiento del Estrecho, que fué realizado con todo éxito por el capitán Juan Ladrillero, quien llegó hasta el Atlántico en 1558. "Y el dicho capitán —dice un documento de la época— tomó en nombre de Su Majestad la posesión de toda aquella tierra y truxo relación de todo tan sabida y clara que con mucha facilidad pueden ir desde esta tierra [Chile] y desde aquélla a España, en lo cual el dicho don García sirvió mucho a Su Majestad porque en navegándose el dicho Estrecho, como se puede navegar, irá en grande acrecentamiento aquella tierra y ésta por poder venir los navíos de España aquí y valdrán las cosas muy más baratas" (7).

Para comprender exactamente el valor del documento anterior, es preciso tener en cuenta que la toma de posesión del Estrecho significaba a la vez tomar posesión de las tierras adyacentes a ambos lados, sin lo cual no habría tenido objeto ninguna demostración de dominio. Este es el sentido que hay que darle a la expedición de Ladrillero y anteriormente a la de Ulloa. Interesa, además, el párrafo citado, porque deja demostrada la interdependencia de la región del Estrecho con Chile.

A fines de 1558, Felipe II nombró gobernador de Chile a Francisco de Villagra, viejo compañero de Valdivia y uno de los capitanes más experimentados en las guerras de Arauco (8). Además de la real cédula respectiva, el monarca le dió un documento con instrucciones para el desempeño de su cargo, el que entre otras cosas decía: "Como veréis por otra nuestra cédula que con ésta se os entrega se os ordena e manda que, llegado a aquella tierra, enviéis algunos navíos a tomar noticia y relación de la Tierra que hay de la otra parte del Estrecho; tendréis cuidado de entender dello y de avisarnos de las nuevas que trajeren las personas que enviáredes a ello" (9). Como si esto fuese poco, se le incluyó a Villagra una carta idéntica

(6) Miguel Luis Amunátegui, *La cuestión de límites entre Chile i la República Arjentina*, tomo I, pág. 322. Santiago, 1879. También figura en la obra de Morla Vicuña que hemos citado.

(7) Morla Vicuña, obra citada. Apéndice, página 152.

(8) La cédula de nombramiento se encuentra en el *Proceso de Pedro de Valdivia*, pág. 347, nota. Esta obra la publicó don Diego Barros Arana en Santiago el año 1873.

(9) Morla Vicuña, obra citada. Apéndice, página 172. Instrucción al dicho Francisco de Villagra, Bruselas, 20 de diciembre de 1558.

en sus términos a la que años antes había dado la princesa doña Juana a Alderete, detallándole los aspectos que deberían considerarse en las exploraciones al sur del Estrecho, especialmente en cuanto a la civilización de sus habitantes (10).

De los hechos que hemos expuesto, elegidos entre muchos otros, se desprende fácilmente que fueron los conquistadores de Chile los únicos que se interesaron por la posesión del Estrecho y de todo el extremo meridional de América y que la corte española, recogiendo ese interés depositó en nuestros gobernadores el derecho de explorar y ejercer actos de dominio en aquellas regiones.

BAJO EL RÉGIMEN COLONIAL

> *Urgen otras misiones para lograr las almas de diferentes naciones [de indios] que viven hacia el Estrecho de Magallanes. Por este medio se ofrece la bien fundada esperanza de poder adquirir alguna luz de las naciones que habitan en la Tierra del Fuego o Cabo de Hornos, en cuya isla el establecimiento de una misión no sólo sería de provecho a sus isleños, sino también de mucha utilidad a la Corona y algunas veces de remedio a los navíos españoles que pasan por el Estrecho de Maire, fundándose en sus cercanías un fuerte, para que las embarcaciones pudiesen llegar al puerto, socorriéndose mutuamente, sirviendo de mucho freno a los enemigos en tiempo de guerra, embarazándoles el paso al Mar del Sur.*—Informe del padre N. Watter, misionero de Chile. 1764.

Las actividades de los conquistadores de Chile y de sus primeros gobernantes tuvieron la más amplia confirmación a lo largo de todo el período colonial. Siguió considerándose dentro del reino de Chile a todo el extremo sur de América, que comprendía, además de los territorios del lado del Pacífico, una extensa zona al oriente de la cordillera, formada por la provincia de Cuyo y todo lo que hoy corresponde a la Patagonia argentina. La gobernación de Buenos Aires fué constituída sobre los mismos territorios concedidos en 1534 al primer conquistador, Pedro de Mendoza, cuyo límite meridional era una línea que corría desde el río Diamante al sur de Mendoza, hasta tocar en el Atlántico más o menos por Río Negro. Al sur de esa línea, comenzaba el reino de Chile, abarcando la costa del Atlántico, la Patagonia, las tierras magallánicas y todo el despedazamiento de islas y archipiélagos hasta más allá de donde se tenía noticias.

Los gobernadores que sucedieron a Mendoza tuvieron como límites de su jurisdicción exactamente los que había tenido aquél, sin que jamás la corona ensanchase la gobernación hacia el sur ni ellos demostrasen interés. El caso tiene una explicación sencilla: la penetración por el Río de la Plata y el río Paraguay era la más provechosa para los colonizadores, mientras que las regiones del sur, por su pobreza y la lejanía de todo centro poblado, no les ofrecían ninguna expectativa halagüeña.

Para Chile la situación era diferente. El dominio del extremo meridional estaba ligado a su propia seguridad exterior. Cualquier enemigo europeo que desease penetrar en el Pacífico para atacar los dominios de España, debía atravesar el Estrecho de Magallanes o recalar en algún punto de las tierras australes con el fin de reparar averías, descansar y reabastecerse después de tan largo viaje. Desde allí podían iniciarse, en seguida, las correrías por las costas de Chile, del Pacífico y de los demás dominios hacia el norte. Por estas razones los gobernadores de Chile fueron los más interesados en ejercer su autoridad en las regiones del Estrecho y la misma corte española les recomendó en muchas ocasiones que mantuviesen una activa vigilancia.

En una sola ocasión la política del rey de España pareció variar; pero después quedó confirmado por la experiencia que la defensa

(10) Obra citada, Apéndice, pág. 172.

del extremo meridional debía corresponder principalmente a los gobernadores de Chile, los únicos que podían efectuarla con éxito.

El año 1578, por primera vez un enemigo de España, el corsario inglés Francis Drake, penetraba en el Pacífico y sembraba el terror en los dominios de España, asaltando puertos y embarcaciones. El estado de las colonias era deplorable desde el punto de vista de la defensa, especialmente el de Chile, donde la guerra de Arauco obligaba a distraer todos los recursos militares. En estas circunstancias, el virrey del Perú decidió hacer explorar por su cuenta el Estrecho de Magallanes para asegurarse de que los ingleses no habían dejado allí ningún establecimiento y para estudiar las posibilidades de fortificarlo. El encargado de la misión fué Pedro Sarmiento de Gamboa, valiente marino bajo cuyo mando fueron colocadas dos naves. El viaje de Sarmiento de Gamboa estuvo lleno de contrariedades; pero logró penetrar en el Estrecho, estudiarlo con detención y luego seguir a España para dar cuenta de la exploración e interesar al monarca en la colonización. Felipe II atendió favorablemente los proyectos de Sarmiento de Gamboa e hizo equipar una magnífica flota de veintiséis navíos que confió al general Diego Flores de Valdés para que levantase fortalezas en las tierras magallánicas. Sarmiento de Gamboa acompañaría a la expedición con el encargo de poblar las tierras comarcanas, de las cuales sería gobernador.

Aquella costosa expedición sufrió desde la partida una serie continua de desgracias que obligaron a Flores de Valdés a desistir del intento. Unicamente Sarmiento de Gamboa, lleno de fe, prosiguió con cinco naves la empresa y luchando contra las tempestades, logró desembarcar con cuatrocientos hombres en la costa norte del Estrecho. Había partido de España hacía más de dos años.

Sarmiento de Gamboa fundó dos pueblos, Nombre de Jesús y Rey don Felipe, en los que ubicó a sus hombres y trazó obras de defensa más bien para protegerse de los indígenas que para cerrar el paso a las naves enemigas. Mientras andaba en esos afanes, el capitán que mandaba la flotilla se sublevó y se hizo a la vela para España, dejando a los colonos solamente una pequeña nave. Sarmiento de Gamboa no se desanimó, pero la mala suerte quiso que encontrándose un día a bordo de la nao, estallase una tempestad que la arrastró fuera del Estrecho y durante veinte días juguetease con ella hasta dejarla en las proximidades de la costa brasileña. Inútilmente trató Sarmiento de Gamboa de enviar desde allí socorro a las colonias, fracasando varios intentos, naufragando él mismo y sufriendo, entre otras, una tormenta "tan espantable, que todos los elementos andaban hechos un ovillo" (11). En tales circunstancias, creyó el desgraciado capitán que solamente en España se podía preparar una expedición para ayudar a los establecimientos recién fundados, en los que ya había aparecido el hambre cuando los abandonó. Partió lo más rápidamente que pudo, sabiendo que cada día de retraso podía significar la muerte para sus hombres; pero el destino estaba decididamente en contra suya: el barco que mandaba fué asaltado por una flotilla inglesa al llegar a las islas Azores y él fué tomado prisionero y conducido a Inglaterra. Después corrió varias peripecias y pudo librarse y llegar a España cuando las colonias del Estrecho ya habían desaparecido en forma horrible.

Los habitantes de Nombre de Jesús y Rey don Felipe se vieron acosados por los indígenas, el hambre y las inclemencias del tiempo durante más de dos años. Inútilmente trataron de hacer sembrados cuando se les agotaron las provisiones, pues la nieve los destruyó y hubieron de mantenerse en adelante con los mariscos que lograron recoger dispersándose por los roqueríos. La tierra con que había soñado Sarmiento de Gamboa no

(11) Citado por Diego Barros Arana, *Historia Jeneral de Chile*, tomo III, pág. 80. Edición primera.

podía sustentar ni siquiera a un puñado de hombres.

En enero de 1587 penetraba en el Estrecho Thomas Cavendish, corsario inglés que con tres naves surcaba aquellos mares impulsado por el deseo de repetir la aventura de Drake, magnífica en resultados económicos. Cavendish fondeó frente a Nombre de Jesús y descubrió que había allí quince hombres y tres mujeres, únicos sobrevivientes, a quienes ofreció llevar al Perú. No se mostraron éstos muy inclinados a aceptar el ofrecimiento por temor a que los matasen y como Cavendish no estaba dispuesto a perder mucho tiempo, aprovechó un viento favorable para seguir internándose en el Estrecho. Un solo español se había refugiado en las naves de los ingleses (12).

En Rey don Felipe, lugar en que desembarcó Cavendish, la suerte de los españoles parecía haber sido más desgraciada aún. Se mantenían en pie varias construcciones, las obras de defensa y una iglesia; pero en todas partes había cadáveres de hombres semivestidos y en una horca colgaba la esquelética figura de un ajusticiado. Evidentemente, la desesperación y las luchas habían surgido entre aquellos hombres.

Cavendish dió al lugar el nombre de Puerto del Hambre y después de permanecer algunos días haciendo reconocimientos, prosiguió al Pacífico para saquear todo lo que fuera posible en las costas de Chile, Perú y México.

En esa forma concluyó el plan de Sarmiento de Gamboa y el propósito del monarca de crear una gobernación separada en las tierras australes. Jamás volvió a renovarse la tentativa y en adelante la corte mantuvo todo el extremo meridional como parte integrante del territorio chileno. Los gobernadores de Chile fueron los encargados con la ayuda de otras autoridades españolas, de mantener allí la soberanía del rey de España.

Después de los viajes de Drake y Cavendish, muchos otros corsarios ingleses, holandeses y franceses, iniciaron expediciones a las costas del Pacífico con el principal objeto de obtener botín y entorpecer el comercio español. Con intervalos irregulares, aparecieron las escuadrillas de Hawkins, Simón y Baltasar de Cordes, Van-Noort, Schouten y Le Maire, L'Hermite, Brower, Narborough, Anson, etc. En cada caso el reino de Chile fué el más afectado y aunque las autoridades de España y del Río de la Plata avisaron oportunamente el peligro de aquellas expediciones, no siempre pudieron los gobernadores de Chile prevenir los golpes del enemigo o cerrarles el paso en los mares australes. En algunas ocasiones se contó con la ayuda del virrey del Perú para reforzar la organización militar, como sucedió, por ejemplo, con la fortificación de Valdivia. Esta clase de ayuda era imprescindible porque Chile no podía cargar con gastos muy subidos, mientras que las cajas reales del Perú, engrosadas con las riquezas de Potosí, estaban en mejor situación de procurar medios de defensa. Esto no significaba desconocer la jurisdicción de los gobernadores de Chile en las tierras australes.

Quizás uno de los ejemplos más claros de que la jurisdicción de los gobernantes de Chile no sufría mengua con el envío de expediciones por otras autoridades, se encuentra en el caso del viaje de los hermanos Nodales, enviados por la corte española en 1618 para averiguar con exactitud si existía un paso al sur del Estrecho de Magallanes que comunicase el Atlántico con el Pacífico. En las instrucciones dadas a aquellos marinos se les previno que diesen noticia del viaje al gobernador del Río de la Plata "para que él diese aviso al gobernador de Chile" y, como si esto no bastase, más adelante se les agregó que en caso de tener que invernar en el Mar del Sur "se pusiesen a las órdenes del gobernador de Chile". También se envió a

(12) Tomamos estos datos de la *Historia Jeneral de Chile*, de Barros Arana, tomo III.

éste una real cédula para que señalase a los Nodales un puerto conveniente durante el invierno, los socorriese con vituallas y se informase de la misión cumplida (13).

Es doblemente interesante dejar constancia de aquella expedición realizada bajo el amparo del gobierno de Chile, porque entonces fueron reconocidos los mares y las islas desde el Estrecho de Le Maire hasta más allá del Cabo de Hornos, quedando incluídas la boca oriental del actual canal de Beagle y las islas al sur de él.

En el último siglo colonial, en 1776, la corona española llevó a cabo en América una transformación territorial de grandes proyecciones, la creación del virreinato de Buenos Aires, que tuvo por objeto formar un sólido núcleo económico y militar en el lado del Atlántico, en la ruta más directa que España tenía con las posesiones sudamericanas. Se estableció el virreinato mediante el agregado a la primitiva gobernación del Río de la Plata de los territorios que hoy corresponden a Bolivia, Paraguay, Uruguay y las provincias de Tucumán y Cuyo.

Los juristas argentinos han creído ver en las nuevas disposiciones de la corte, una ampliación del límite sur, que habría excluído totalmente a Chile de sus territorios al oriente de la cordillera; pero la realidad es muy diferente. No se encuentra en la documentación ninguna base para sostener esa opinión, sino que, por el contrario, las pruebas indican que el reino de Chile, fuera de haber perdido la provincia de Cuyo, no tuvo otra disminución de sus territorios. El límite meridional del virreinato se mantuvo en la línea del río Diamante y del Río Negro y desde allí continuaba Chile rumbo al sur más allá de las tierras conocidas.

Al crear el virreinato, la corte había tenido a la vista el mapa oficial de la América Meridional recién concluído por el célebre geógrafo del rey, don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, en el que aparece inscrito con grandes letras el título de "Nuevo virreinato, provincia o gobierno de Buenos Aires" y señalado el límite sur que ya indicamos. La misma corte había dispuesto que se entregasen cinco ejemplares del mapa a la Junta encargada de estudiar la formación del virreinato y todo lo relativo a la expedición del primer virrey, don Pedro Cevallos, quien presidía a la vez las reuniones.

Los datos del mapa son decisivos para demostrar la soberanía de Chile en todo el extremo sur de América: en los territorios de la Patagonia al otro lado de la cordillera, aparece en gruesos caracteres, que lo destacan sobre los otros títulos, el de "Chile Moderno".

El virrey Cevallos tuvo en gran estima el mapa de Cano y Olmedilla, lo trajo a Buenos Aires cuando tomó posesión del cargo, se valió de él mientras gobernó y al regresar a España lo dejó a su sucesor don Juan José de Vertiz, comunicándole el hecho en las siguientes palabras: "para que le pueda servir de luz en la ejecución de la línea divisoria, dejo a V. E. en un gabinete o pieza del Fuerte, una mapa hecho por don Juan de la Cruz, geógrafo de Su Majestad, impreso de orden de la Corte y que contiene la América Meridional" (14).

Uno de los fines más importantes que se tuvo en cuenta al fundar el virreinato de Buenos Aires, fué el de robustecer el poder de don Pedro Cevallos, que traía la misión de desalojar a los portugueses de la colonia de Sacramento en la orilla norte del Río de la Plata, motivo de constantes inquietudes

(13) Morla Vicuña, obra citada, Apéndice, página 200.

(14) Todo lo relativo al mapa de Cano y Olmedilla se haya dilucidado en la obra ya varias veces citada de Morla Vicuña, pág. 99. Lo único que nos ha llamado la atención es que Morla no reparase en el título de "Nuevo virreinato, provincia o gobierno" con que aparece Buenos Aires, lo cual refuerza aún más los derechos de Chile. Hemos consultado el ejemplar del mapa que se conserva en la Sala Medina de la Biblioteca Nacional de Santiago.

para el dominio de España en esas regiones, y además para inspirar respeto a Inglaterra que mostraba una tendencia creciente a inmiscuirse en las colonias del Atlántico (15). Los hechos posteriores como la invasión de Buenos Aires en 1806, confirmaron cuán acertada había sido la idea de la corte española.

Dos años después de la creación del virreinato, el monarca dispuso la fundación de establecimientos militares en Río Negro y Bahía de San Julián, en la costa patagónica; pero como aquellas regiones pertenecían a Chile y no al virreinato de Buenos Aires, encargó a los virreyes únicamente la vigilancia sobre ellos y el deber de auxiliarlos. El rey fué quien corrió directamente con los asuntos de los establecimientos, designándoles su ubicación, nombrando a los empleados y abocándose a las causas que surgieron entre los jefes de ellos y las autoridades del virreinato.

Los fuertes que se levantaron tuvieron el carácter de provisionales y sus jefes recibieron sus funciones como una simple comisión. Tan precaria e inútil llegó a ser la situación de los establecimientos que en 1784, después de seis años de su fundación, habían sido abandonados, quedando todo en el estado de antes (16).

La creación de puestos no significó desprender del reino de Chile esos territorios ni tampoco limitar la jurisdicción de nuestros gobernadores. En la misma forma como antes se había enviado la expedición de los hermanos Nodales a la región del Cabo de Hornos o los virreyes del Perú habían ayudado a la vigilancia en el Estrecho de Magallanes, ahora se había entregado a los virreyes de Buenos Aires el deber de auxiliar aquella empresa. Era natural que así fuese, porque el reino de Chile no contaba con medios suficientes y las grandes riquezas del virreinato peruano habían sido desviadas al de Buenos Aires, en cuyos términos quedaba incluído Potosí.

La posesión de todo el extremo meridional de América correspondió a Chile sin alteraciones posteriores, manteniéndose esta situación hasta el año 1810, que se señala como término del período colonial.

Al constituirse las nuevas repúblicas americanas, ellas adoptaron como principio de demarcación de sus fronteras el *uti possidetis,* quedando cada país constituído sobre la base territorial que había tenido durante la dominación española.

Debido a las guerras de la independencia y a las luchas posteriores para organizar los estados americanos, ninguno de ellos se ocupó de tomar efectivamente posesión de los territorios que le correspondían; ni siquiera tuvieron la intención de señalar con precisión sus límites. Chile tampoco escapó a ese descuido. Sin embargo, siempre se entendió que le pertenecía todo el extremo austral de América.

Queremos mencionar solamente un testimonio que confirma esa idea, que, aunque aislado, tiene gran valor por ser de un hombre que gobernó al país, que luchó denodadamente por su independencia y que ha llegado a ser un símbolo de la solidaridad americana: don Bernardo O'Higgins. Entre los documentos inspirados por él, existe uno del año 1831, que encierra las siguientes palabras: "Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la Bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur en latitud 65° sur; y en el Atlántico desde la península San José en latitud 42° hasta Nueva Shetland del Sur, o sea, 23° que añadidos a 42° en el Pacífico hacen 65°, o sea, 3,900 millas geográficas, con una superabundancia de excelentes puertos en ambos océanos y todos ellos salubres en todas las estaciones.

"Una simple mirada al mapa de Sudamérica basta para probar que Chile, tal como queda descrito, posee las llaves de esa vasta

(15) Sobre la creación del virreinato de Buenos Aires puede verse la obra del historiador español Guillermo Céspedes del Castillo, *Lima y Buenos Aires,* en que se estudia con gran acopio documental los problemas de la fundación y el sentido que ella tuvo.

(16) Morla Vicuña, obra citada, pág. 78.

porción del Atlántico del Sur, en que prevalecen los vientos del oeste, esto es, desde el paralelo 30° hasta el polo, y también posee las llaves de todo el gran Pacífico" (17).

Los Viajes de King y Fitz-Roy y las Primeras Descripciones del Canal Beagle

> *Chile, según los descubrimientos recientes del capitán King, resulta ser desde el grado 42 al Cabo de Hornos, un inmenso archipiélago.*—Papeles de don Bernardo O'Higgins correspondientes a 1831.

El progreso de las ciencias y la necesidad de completar las nociones geográficas, impulsó desde el siglo XVIII a las grandes potencias navales a enviar por todo el mundo expediciones científicas que sin reparar en la diferencia de nacionalidades procurasen el estudio y reconocimiento de los lugares aún poco explorados. Durante el siglo XIX aquel movimiento continuó y las expediciones, con métodos e instrumentos perfeccionados, lograron satisfacer el ansia del hombre por abarcar con sus conocimientos toda la Tierra.

Dentro de la etapa de ensanche de los estudios geográficos, encontramos los viajes realizados por los capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz-Roy, que recorrieron prolijamente el extremo meridional de América, desde el Río de la Plata a Chiloé, cuando nuestros países recién sacudían la dominación española. Los resultados de esta misión fueron fructíferos, siendo uno de los más interesantes el descubrimiento del canal Beagle.

La expedición fué organizada por el Almirantazgo Británico con el carácter de oficial. La componían dos naves, la *Adventure,* comandada por el capitán King, jefe de la expedición, y la *Beagle,* cuyo segundo jefe, el capitán Fitz-Roy, ascendió a comandante de ella durante el viaje.

El 22 de mayo de 1826 las naves con sus velas desplegadas abandonaban el puerto de Plymouth y se dirigían directamente a la región austral de América. Los trabajos realizados al sur del Río de la Plata, la Patagonia, el Estrecho de Magallanes y los archipiélagos del Pacífico fueron intensos y minuciosos, demorando en total cuatro años de constante ir y venir, entrar y salir por los canales: por primera vez aquellas regiones eran exploradas con tanto rigor científico.

En uno de los viajes exploratorios, el capitán King alcanzó hasta Valparaíso y decidió trasladarse desde allí a la capital para conferenciar con el Director Supremo don Francisco Antonio Pinto y darle cuenta de su misión. Era una obligación debida al mandatario del país al cual pertenecía la mayor parte de las tierras exploradas.

Pinto lo recibió con la mayor cortesía y se interesó por todos los detalles de los estudios efectuados, asegurándole facilidades para el cumplimiento de su misión y prometiéndole que se le daría cualquier ayuda que solicitase.

King quedó sumamente complacido y según anotó posteriormente en su diario de viaje, la conducta de las autoridades gubernativas siempre fué de notable deferencia y aun gentileza (18).

Antes de poner término a los trabajos, el capitán King dispuso que Fitz-Roy con la *Beagle* realizase unas últimas observaciones al sur de la Tierra del Fuego, en medio del archipiélago que concluye en el Cabo de Hornos. Durante tres meses, marzo, abril y mayo de 1830, Fitz-Roy permaneció en aquellos lugares completando el levantamiento de cartas, haciendo sondajes y tomando nota de muchos otros fenómenos geográficos; pero

(17) *Bosquejo comparativo de las ventajas naturales y de otra especie que poseen los Estados Unidos y Chile* . . . Publicado por Carlos Silva Vildósola en el artículo *Papeles de O'Higgins,* aparecido en la *Revista Chilena* (Matta Vial), N.° 68, de diciembre de 1923.

(18) *Narrative of the surveying voyages of his Majesty's ships "Adventure" and "Beagle"* . . ., London, 1839 (4 vols.). En la pág. 209 del tomo I se encuentra relatada la visita al Presidente Pinto.

lo que a nosotros nos interesa más que nada es el descubrimiento del canal Beagle, realizado por el personal de la nave.

Encontrándose la *Beagle* fondeada en las proximidades de la Bahía Cook, el capitán Fitz-Roy ordenó al oficial Murray que explorase las costas en una embarcación menor, según era el método. Murray cumplió su cometido y al regresar pudo informar del descubrimiento de un canal. Fitz-Roy tomó nota cuidadosamente de las informaciones y en el diario de viaje dejó constancia de que Murray había visto "un canal que conducía hacia el este más allá de donde podía alcanzar la vista, cuya anchura media parecía ser de una milla aproximadamente" (19).

Quedaba descubierto el brazo oeste del canal Beagle.

Prosiguiendo los trabajos un poco más al oriente, el capitán Fitz-Roy dispuso que el mismo Murray explorase el seno llamado hoy día Ponsonby por si existiese allí algún otro canal. Murray navegó en dirección norte, se introdujo por un paso muy angosto entre las islas Hoste y Navarino, que fué bautizado como Paso Murray, y penetró en el canal Beagle en su curso medio. Entusiasmado con el hallazgo, que confirmaba la intuición de su jefe, Murray prosiguió ahora por el brazo este del canal más o menos hasta la isla Gable, de donde pudo observar que en la lejanía desembocaba en el mar.

Al regresar Murray a la *Beagle*, Fitz-Roy quedó maravillado por el relato de la exploración y consignó en el diario los nuevos datos. Leamos en él: "El oficial regresó y me sorprendió con la información de que había atravesado hasta mucho más allá de la bahía Nassau. Había ido muy poco hacia el norte, pero una larga distancia hacia el este, habiendo pasado un estrecho pasaje, de alrededor de un tercio de milla de ancho, que lo condujo a un *canal recto, de más o menos dos millas de ancho, y que se extendía aproximadamente de este a oeste tan lejos como podía alcanzar la vista*... Al norte del canal se extendía una cadena de montañas, cuyas cimas están cubiertas de nieve, que alcanza casi a cuarenta millas, y en seguida se deprimía en cerros corrientes que, cerca del lugar al que llegó, mostraban acantilados de tierra o arcilla hacia el agua. Desde los acantilados de arcilla *su vista no era interrumpida por ninguna tierra en dirección este-sur-este, por lo tanto, debe haber mirado a través de una salida al mar de afuera*" (20).

Prosiguiendo los trabajos, la *Beagle* fué a fondear a la caleta Lennox, al oriente de la isla del mismo nombre, donde Fitz-Roy ordenó nuevas exploraciones. El personalmente decidió reconocer el canal descubierto por Murray y en una pequeña embarcación se dirigió al Seno Ponsonby. Cruzó el Paso Murray y se introdujo en el canal Beagle; como ya estaba explorado el lado este del canal, se dirigió en sentido contrario, llegando a la isla Gordon y prosiguiendo luego por el brazo noroeste del canal, que allí se bifurcaba. Satisfecho con la exploración, Fitz-Roy dió la vuelta a la *Beagle*, donde esperó a otros oficiales que habían realizado trabajos en diferentes direcciones. Uno de ellos, el guardiamarina Stokes, había navegado rectamente al norte de caleta Lennox hasta entrar en el canal Beagle; había torcido al oeste y pasando al norte de Picton había proseguido internándose hasta la isla Gable más o menos.

Con los reconocimientos de Murray, Fitz-Roy y Stokes, quedaban completadas las exploraciones del canal y fijadas sus características. Como la estación ya estuviese avanzada y la misión cumplida, Fitz-Roy ordenó zarpar rumbo al Atlántico. En Río de Janeiro, la *Beagle* se reunió con la *Adventure* y ambas naves continuaron a Inglaterra, llegando a Plymouth en octubre de 1830.

Los resultados del viaje eran muy interesantes y desde el primer momento llamaron

(19) *Narrative of the surveying voyages*..., tomo I, pág. 417.

(20) *Narrative of the surveying voyages*..., tomo I, pág. 429.

la atención de los hombres de ciencia. La Royal Geographical Society de Londres, la institución más prestigiosa del mundo en asuntos geográficos, llevó a su seno al capitán King, como jefe de la expedición, para que dictase una conferencia sobre sus recientes experiencias. En ella el capitán King se refirió sumariamente al canal Beagle, sintetizando los datos proporcionados por la oficialidad de la *Beagle*. Lo describió como un canal "que se extiende *desde el Seno Navidad [Bahía Cook] al Cabo San Pío*, en una distancia de unas *ciento veinte millas, con un curso tan directo que ningún punto de las riberas opuestas cruza ni intercepta la libre visión a través de él;* aunque el promedio de su ancho, que también es *muy paralelo,* no es muy superior a una milla y en algunas partes no es más que de un tercio de milla" (21).

Debido al éxito de la expedición, al Almirantazgo decidió continuar los estudios en el extremo meridional de América y comisionó al capitán Fitz-Roy para que volviese con la *Beagle* y prosiguiese luego en un viaje alrededor del mundo. Esta vez fué incorporado a la expedición un joven que ya se destacaba por su preparación científica: Carlos Darwin.

En enero de 1833 la *Beagle* se encontraba en el Paso Goree entre las islas Lennox y Navarino. Desde allí emprendió Fitz-Roy un viaje con cuatro botes para recorrer íntegramente el canal Beagle. En la descripción que el célebre capitán hizo del nuevo reconocimiento, confirmó los datos del primer viaje; pero más que el relato de él nos interesa el de Darwin, que quedó sorprendido por las características del canal. Al describirlo anotó sus aspectos más interesantes: "Su largo es de alrededor de *120 millas, con un ancho medio de más o menos dos millas,* no sujeto a variaciones muy grandes. A través de la mayor parte es tan *extremadamente recto,* que la vista, limitada a cada lado por una línea de montañas, gradualmente llega a hacerse confusa en la perspectiva... El canal Beagle cruza la parte sur de Tierra del Fuego en una *línea este-oeste;* en su curso medio se le junta en ángulo recto por el lado sur, un canal irregular que ha sido llamado Seno Ponsonby [Paso Murray]" (22).

La descripción de Darwin está en todo conforme con las de King y Fitz-Roy y tiene gran valor, igual que aquéllas, para dejar en claro las tergiversaciones cometidas por los juristas y geógrafos argentinos, según veremos luego. Es por estas razones que hemos transcrito los textos correspondientes, aunque coinciden en sus datos.

En las vicisitudes del segundo viaje, Fitz-Roy llegó hasta Valparaíso en 1834 con el fin de invernar allí. Estimó entonces que era su obligación dar cuenta de las exploraciones al gobierno chileno y obtener su consentimiento para continuar los trabajos. Como él estaba muy atareado, envió a Santiago al teniente Wickham que obtuvo pleno éxito (23). El gobierno chileno extendió la siguiente autorización:

"El Presidente de la República de Chile, etcétera.

"El señor Robert Fitz-Roy, comandante del buque de Su Majestad Británica *Beagle,* ha recibido de su gobierno el encargo de reconocer estas costas y levantar mapas de ellas; y el gobierno de Chile desea franquear a una operación de tan conocida utilidad para la navegación y comercio, y para el adelantamiento de las ciencias, todas las facilidades y auxilios que de él dependan. En su consecuencia, ordeno a todos los intendentes de provincia, gobernadores departamentales, jueces de distrito y demás empleados y ciudadanos por cuyos territorios transitare el comandante Fitz-Roy que no sólo no se le

(21) *Narrative of the surveying voyages...*, tomo I, pág. 580.

(22) *Narrative of the surveying voyages...*, tomo III, pág. 237.

(23) *Narrative of the surveying voyages...*, tomo II, pág. 361.

ponga embarazo para que entre con su buque en todos los puertos, bahías y radas de la República que le pareciere conveniente a su empresa, saltando a tierra y ejecutando en ella los reconocimientos y operaciones que crea necesarios, sino que se le proporcione todo el favor de que pueda menester; haciendo y procurando se le haga la más amistosa acogida por todos los funcionarios y ciudadanos con quienes entable relaciones, cual conviene a la importancia de los objetos científicos de que está encargado, y a la amistad y buena armonía que cultivamos con la Gran Bretaña. Sala de Gobierno, en Santiago, a cuatro de agosto de mil ochocientos treinta y cuatro.—*Joaquín Prieto*" (24).

Fitz-Roy se mostró muy contento con la autorización del gobierno y cuando escribió el relato de los viajes, se preocupó de consignar la bondad con que había sido tratado por todas las autoridades chilenas.

Pasado el invierno de 1834, la expedición volvió por última vez a la región austral con el fin de completar las lagunas que aún quedaban en sus mapas. Cumplido aquel propósito, Fitz-Roy regresó a Valparaíso y antes de abandonar definitivamente las costas chilenas rumbo al norte, envió al Presidente Prieto una copia de las observaciones realizadas en nuestro territorio (25).

Entre los chilenos los viajes de King y Fitz-Roy despertaron el mayor interés por corresponder en gran parte a las costas chilenas: la Patagonia en el lado del Atlántico, la región magallánica, Tierra del Fuego, Chiloé, y todo el litoral hasta los desiertos del norte. Don Andrés Bello al tener noticia de la expedición, tradujo y publicó en *El Araucano,* el periódico oficial y de mayor prestigio, la conferencia dictada por King ante la Royal Geographical Society y algunas partes del relato de Fitz-Roy (26).

El epígrafe colocado al comienzo de este capítulo, da también una idea de cómo don Bernardo O'Higgins desde el destierro en el Perú se había interesado por las actividades de los marinos británicos.

Los viajes de la *Adventure* y la *Beagle* son decisivos para determinar cual es el canal que lleva el nombre de la última nave. Es sabido que los accidentes geográficos llevan el nombre que le dan sus descubridores y que siempre se respeta el criterio de éstos. Cuando se trata de exploradores tan reputados como King, Fitz-Roy y Darwin, los geógrafos no ponen en duda sus observaciones y aceptan dar la denominación al nuevo río, montaña, canal o lo que fuere, según las características señaladas por ellos.

En el caso del Beagle, sus descubridores nos han dejado descripciones exactas que permiten señalar los rasgos del canal con gran precisión, de suerte que es imposible confundir su curso. Resumiendo los datos que hemos transcrito en páginas anteriores, tenemos que *el Canal Beagle se extiende desde Bahía Cook al Cabo San Pío en una longitud de 120 millas, su curso es aproximadamente de este a oeste, es extremadamente recto y sus lados paralelos, su ancho es de alrededor de dos millas, por el oriente sale al mar de afuera en dirección este-sur-este por una sola boca y en su curso medio se le junta el Paso Murray.*

(24) *Narrative of the surveying voyages* . . . Apéndice al tomo II, pág. 164.

(25) El 12 de agosto de 1835 el Ministro don Joaquín Tocornal acusaba recibo de la copia, según puede verse en la pág. 186 del Apéndice al tomo II del *Narrative of the surveying voyages* . . Fitz-Roy también entró en relaciones con el gobierno de Buenos Aires; aunque parece que no hubo tanta cordialidad como en Chile. En la página 114 del tomo II de la obra citada, anota que en 1832 se dirigió a Buenos Aires deseoso de entrar en comunicación con el gobierno, pero no dice una sola palabra sobre el resultado, ni agradece a las autoridades argentinas ninguna ayuda. En aquella ocasión envió también al gobierno un mapa de Bahía Blanca, que fué agradecido por el Ministro de Relaciones Exteriores don Manuel V. E. Maza, quien además le incluyó recomendaciones para las autoridades subalternas. Obra citada, Apéndice al tomo II, pág. 273.

(26) Pueden verse dichas traducciones en el tomo XV de las *Obras Completas* de don Andrés Bello. Santiago, 1893.

Tales son los datos allegados por sus primeros exploradores.

El valor de estas noticias no pueden merecer sospechas dado el carácter de los informantes. El capitán King había ya realizado desde 1817 hasta 1821 extensos trabajos hidrográficos en Australia, perteneció a numerosas instituciones científicas y en su carrera de marino llegó al grado de contraalmirante. Fitz-Roy tuvo largas experiencias en la Marina Británica, llegando al grado de vicealmirante; perteneció a la Royal Geographical Society, fué gobernador de Nueva Zelandia y durante dos períodos miembro de la Cámara de los Comunes; realizó importantes publicaciones científicas y llegó a ser Director del Servicio Meteorológico del Ministerio de Comercio, cargo para el cual se necesitaban extensos conocimientos. En cuanto a Darwin, sería ocioso referirse a él.

Estas son las autoridades sobre las cuales hay que basar cualquier estudio del canal Beagle. Así lo han reconocido Chile y los geógrafos de todo el mundo.

Concluídos los viajes de la *Adventure* y la *Beagle,* los expedicionarios se dedicaron en Inglaterra a ordenar sus trabajos y a darles forma para publicarlos. En 1839 apareció en Londres la obra capital, titulada *Narrative of the surveying voyages of his Majesty's ships "Adventure" and "Beagle",* compuesta de cuatro volúmenes que incluye el relato de la primera y segunda expedición escrito por Fitz-Roy, la conferencia del capitán King ante la Royal Geographical Society, el diario de viaje de Darwin, tablas de observaciones científicas y documentos. Quedaban así al alcance de todo el mundo los resultados de las expediciones y los datos suficientes para seguir hasta en sus menores detalles los trabajos de King y Fitz-Roy.

La Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico ya había aprovechado las informaciones de sus marinos, comisionando al capitán King para que preparase un derrotero de las zonas australes (27). El año 1832 apareció aquel trabajo con el título de *Sailing directions for the coasts of Eastern and Western Patagonia from Por St. Elena on the east side to Cape Tres Montes on the west side, including the Strait of Magalhaens and the Sea Coast of Tierra del Fuego.* En esta obra destinada a los navegantes, y por lo tanto hecha cuidadosamente, se contienen datos similares a los que ya hemos visto. En ella se encuentra una descripción del canal Beagle en los siguientes términos: "Al norte de la isla Lennox está la abertura oriental del canal Beagle. Este es de fácil acceso, pero inútil para un buque. Las embarcaciones pueden aprovecharlo por su recto curso y mansas aguas. Corre ciento veinte millas en línea casi directa, entre cadenas de altas montañas siempre cubiertas de nieve... Este canal tiene un ancho de milla y media, y en general presenta aguas profundas".

Dos cosas pueden parecer extrañas en esta descripción. La primera es que se diga que el canal es inútil para un barco; pero si tenemos en cuenta que en aquella época se navegaba a la vela, comprenderemos la afirmación de King. En segundo lugar, se anota que la boca oriental del canal queda al norte de la isla Lennox, lo que pudiera hacer creer que King consideraba que el canal comenzaba entre la isla Picton y Tierra del Fuego; pero si se tiene en cuenta que las direcciones señaladas en el derrotero —como lo previene su autor— no indican el norte geográfico, sino que el magnético y se considera a la vez que la aguja imantada puesta en la isla Lennox apunta al Cabo San Pío, se deducirá fácilmente que King señalaba la boca del canal entre la isla Nueva y el Cabo San Pío. En esta forma, el *Derrotero* de 1832 no hace más que confirmar los datos anteriores del mismo King y Fitz-Roy.

(27) Todos los datos sobre los derroteros los tomamos de la obra de J. Guillermo Guerra, *La soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle,* Santiago, 1917.

Este *Derrotero* sirvió de base a los que editó posteriormente el Almirantazgo Británico. En 1848 apareció el segundo, dirigido por Fitz-Roy, que confirmaba la ubicación de la boca oriental al norte magnético de Lennox; más adelante, en 1850, se publicó el tercer *Derrotero,* que refundía los dos anteriores sin introducir modificaciones en lo que se relaciona con el canal Beagle; en 1854 y 1856 aparecían, siempre bajo la dirección de Fitz-Roy, el cuarto y quinto *Derrotero,* sin ninguna variación tampoco. Sin embargo, el año 1860 se publicó una nueva edición, dirigida por el oficial Hull, que apareció con un error notorio: refiriéndose al canal dice que "su entrada oriental queda al noroeste de Lennox e Isla Nueva, *a ambos lados de la isla Picton*".

La modificación de Hull contrariaba las descripciones de los descubridores del canal y de la misma Oficina Hidrográfica, al darle dos bocas y torcer su rumbo. El mismo Hull caía en una contradicción al señalar el curso casi recto del canal y luego desviarlo hacia el sur. Fué por estas razones que el error hubo de ser enmendado y en las siguientes ediciones del *Derrotero* se volvió a la verdadera descripción; los derroteros de 1865 y 1871 reconocieron que la entrada era una sola y que quedaba al norte magnético de Lennox.

Tenemos en esta forma perfectamente establecido cuál es el canal Beagle de acuerdo con las descripciones coincidentes de sus primeros exploradores, que recibieron el respaldo y aceptación de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico, la institución más autorizada del mundo en materias de navegación.

Cuando Chile y Argentina echaron las bases para el arreglo de sus problemas limítrofes, nadie ponía en duda que el canal Beagle comenzaba entre el Cabo San Pío y la Isla Nueva y proseguía desde allí en una extensión de 120 millas hasta la Bahía Cook.

A LA LUZ DE TRATADO DE 1881

> *El Tratado dice en buen castellano que "pertenecerán a Chile todas las islas al sur del canal Beagle", y como las islas Picton, Nueva y Lennox, están situadas al sur del canal Beagle, no se puede sostener en conciencia que pertenecen a la República Argentina ni siquiera que la soberanía de ellas se presente como dudosa.*—J. GUILLERMO GUERRA.

Desde hacía tiempo venían arrastrándose litigios diplomáticos entre Chile y la Argentina sobre la fijación de sus límites, sin que hubiese sido posible llegar a un convenio. Aunque el año 1881 la situación de Chile era en extremo delicada, se avino en efectuar negociaciones para establecer las bases generales de acuerdo.

Chile estaba aún envuelto en las dificultades de la guerra iniciada en 1879 con Perú y Bolivia y no lograba poner término al conflicto. Sus armas victoriosas habían entrado en Lima después de campañas largas, costosas y sangrientas y se veía la necesidad de mantener la ocupación del Perú por el estado de caos y la falta de organización de aquel país; ni siquiera había un gobierno responsable con quien negociar. Fuera de la capital, los caudillos se negaban a aceptar la derrota y formaban enormes montoneras que era preciso batir en detalle en un medio geográfico tan desfavorable como es la Sierra. La actitud de Bolivia, aislada en sus alturas, no se sabía cuál sería en definitiva. Por otro lado, las grandes potencias, que habían resultado perjudicadas con el conflicto, se mostraban poco amistosas hacia Chile y estaban dispuestas a presionarlo con el objeto de poner fin a la situación en cualquier forma. La actitud de la misma Argentina había sido dudosa o más bien reticente para con Chile.

Por todas estas circunstancias, el gobierno chileno se vió obligado a negociar en un pie

la costa de Navarino y las islas Picton y Lennox o comenzara entre Nueva y Lennox, estaría separando tierras de este y oeste; en consecuencia, quienes firmaron el Tratado habrían cometido un disparate increíble.

Supongamos —siguiendo una tesis argentina— que el canal Beagle concluyese en el extremo oriental de la isla Navarino con Tierra del Fuego; tendríamos así que los negociadores del Tratado habrían dejado sin definir a quién pertenecían Picton, Nueva y Lennox, dejando una semilla para futuras discordias. ¿Eran tan descuidados o tan faltos de inteligencia los representantes de Chile y Argentina?...

Sigamos haciendo suposiciones para poner a prueba el Tratado y digamos, alegando cualquier sinrazón, que Picton, Nueva y Lennox no quedan al sur del Beagle. En tal caso, tampoco pertenecían a la Argentina, porque el convenio enumeró taxativamente cuáles islas pertenecían a aquel país: "En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la Isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico *al oriente de la Tierra del Fuego* y costas orientales de la Patagonia". Evidentemente, como las islas en cuestión de hallan *al sur* de Tierra del Fuego, no pertenecen a Argentina, sino que a Chile. En esta forma, una cláusula del Tratado se confirma con otra.

Las personas que en Argentina han discutido los derechos de Chile son poquísimas y han actuado impulsadas solamente por un patriotismo exacerbado. Los geógrafos de todo el mundo han reconocido que el canal Beagle comienza en el Cabo San Pío y que, por lo tanto, pertenecen a Chile las islas que se pretende disputarle. Esta ha sido la actitud de los hombres y las instituciones científicas antes de la celebración del Tratado de 1881, según ya vimos, y siguió siéndola después de él.

Aunque para dilucidar cualquier duda sobre el canal Beagle hay que atenerse exclusivamente a la noción que se tenía de él en 1881 y, por lo tanto, a la idea que tenían los gobernantes que celebraron el Tratado, nos referiremos a continuación al concepto que siguió imperando sobre el canal, que no ha podido ser otro que el de sus mismos descubridores.

Cinco años después de firmado el Tratado, en 1886, apareció el octavo *Derrotero* inglés, que repetía la verdadera descripción del canal Beagle: "Al norte [magnético] de la isla Lennox está la entrada oriental del canal Beagle, que es un paso estrecho que corre aproximadamente oeste-sur-oeste por 120 millas en línea casi directa..." La novena edición de 1895 introdujo algunas modificaciones, como decir que el canal comienza en la isla Picton, lo que no es del todo exacto; pero afortunadamente se dejó constancia también de que el largo del canal es de 120 millas, o sea, debe comenzar en el Cabo San Pío para poder medir esa longitud. La décima y undécima ediciones, publicadas en 1905 y 1916, repitieron los mismos datos, pero sus autores fueron sorprendidos por una innovación hecha en Argentina para arrebatar a Chile sus islas. Como este es un aspecto de las maniobras realizadas por los geógrafos argentinos, lo analizaremos en el capítulo siguiente. De todos modos, dejemos constancia ahora que siempre se señala al canal una longitud de 120 millas.

El año 1881 el gobierno francés dirigió una expedición científica al extremo meridional de América con el principal objeto de observar el paso del planeta Venus por el disco solar; esta expedición, conocida como de la *Romanche,* estuvo a cargo del capitán L. F. Martial, y cumplió tanto con su fin principal como con otras investigaciones diversas. Los resultados fueron publicados en París entre 1885 y 1888 en nueve volúmenes titulados *Mission Scientifique du Cap Horn;* el primer volumen, que comprende la historia del viaje, fué escrito por el jefe de la expedición. En él se encuentran varias observaciones que confirman, si se dejan de lado los detalles, que el capitán Martial entendía por

desfavorable para los intereses del país y hubo de ceder en más de algún aspecto. No podía ser de otro modo: si se había echado encima dos enemigos irreconciliables en el Pacífico, la menor prudencia recomendaba no echarse otro por el lado del Atlántico (28).

El año 1881 se lograron acuerdos fundamentales entre Chile y la Argentina, que condujeron al Tratado del 23 de julio de aquel año, suscrito por don Francisco de B. Echeverría en representación de Chile y don Bernardo de Irigoyen en representación de Argentina.

Los artículos primero y segundo fijaron normas generales y particulares para establecer la línea limítrofe en la parte continental; ella debía correr por las cumbres más elevadas de la cordillera que dividiesen las aguas pasando entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro. En caso de suscitarse dificultades en los lugares en que la línea divisoria de las aguas no fuese clara, los asuntos serían resueltos por dos peritos nombrados uno de cada parte. Hasta aquí la norma general válida desde el extremo norte hasta el paralelo 52 de latitud sur. Desde este punto el límite debía seguir al oeste por dicho paralelo y luego derivar a través de algunos accidentes geográficos hasta la boca del Estrecho de Magallanes.

Los dos primeros artículos del tratado significaban para Chile la renuncia a la Patagonia, región que, como hemos visto, le había pertenecido desde la época colonial. Se entregaba así, en aras de la paz y la amistad, una región extensísima.

El artículo tercero disponía lo relativo a las tierras al sur del Estrecho; por ser el que más interesa a nuestro asunto, lo transcribiremos íntegro:

"Artículo tercero. En la Tierra del Fuego se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud cincuenta y dos grados cuarenta minutos, se prolongará hacia el sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos, *hasta tocar en el canal de Beagle*. La Tierra del Fuego, dividida de esta manera, será chilena en la parte occidental y argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la Isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a éste y *las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego* y costas orientales de la Patagonia; *pertenecerán a Chile todas las islas al sur del canal Beagle hasta el Cabo de Hornos* y las que haya al occidente de la Tierra del Fuego".

El artículo cuarto hacía extensiva al anterior la acción de los peritos y el sexto, que es el último que nos interesa, establecía que *toda cuestión* que surgiere entre Chile y Argentina con motivo del tratado o por otra causa, sería sometida al fallo de una potencia amiga.

De la letra del Tratado de 1881 y de su espíritu, se desprende con claridad meridiana que los contratantes entendían perfectamente que el canal Beagle comenzaba en el Cabo San Pío y que las islas Picton, Nueva y Lennox quedaban al sur de él. El Beagle es según el Tratado, un límite de tierras de norte y sur y por lo tanto si corriera entre

(28) Siempre se repite con tono majadero que don Diego Barros Arana "entregó la Patagonia", aludiendo al Tratado de 1881. Quienes repiten esa información ignoran que las negociaciones realizadas por el célebre historiador en 1878 no fueron ratificadas, que su actuación en 1881 fué indirecta, que la Cancillería chilena desde hacía años se batía en retirada, que en un proyecto anterior se había pensado en entregar a Argentina hasta la mitad del Estrecho de Magallanes, que el principio demarcatorio del *divortium aquarum* sostenido por Barros Arana ha sido reconocido como el mejor, que él defendió los derechos de Chile con infatigable celo como perito, que con sus vastos conocimientos y todo el vigor de su raciocinio escribió libros en apoyo de la tesis chilena y que el gobierno de don Federico Errázuriz Echaurren adoptó una de aquellas obras en la presentación del alegato chileno ante el árbitro de Su Majestad Británica; pero por sobre todo ignoran la verdadera situación del país en 1881.

canal Beagle el mismo que señalaron sus descubridores.

Muy interesante resulta la disquisición que hace sobre la boca del canal, en que rectifica el *Derrotero* inglés publicado por el oficial Hull en 1860, que hacía pasar el canal a ambos lados de la isla Picton. Dice al respecto: "Aunque se podría considerar que el canal de Beagle se extiende hasta las islas Lennox y Nueva, su verdadera entrada está comprendida entre la isla Picton y la costa sur de la Tierra del Fuego". Evidentemente, el capitán Martial seguía las descripciones de King, Fitz-Roy y Darwin.

Cuando el explorador francés se ocupaba de establecer con exactitud el curso del canal, lo hacía a sabiendas que era límite entre Chile y Argentina, pues en su obra se refiere al Tratado de 1881 y lo explica convenientemente señalando que pertenece a Chile todo el archipiélago al sur del canal (29). En concordancia con esta afirmación, explica más adelante que "el archipiélago del Cabo de Hornos comprende todo el grupo de islas que se extiende al sur del canal de Beagle, de las inmediaciones del paralelo 55° hasta el Cabo de Hornos".

Las experiencias del viaje de la *Romanche* sirvieron a la Direction Génerale des Services Hidrographiques de la Marine Française para editar tres diferentes cartas de la región austral, que aparecieron en 1885 y 1907. En todas ellas figura el canal Beagle señalado correctamente.

Hasta aquí las descripciones y trazados del canal hechos oficialmente por dos naciones europeas que deben ser consideradas totalmente ajenas a los problemas de Chile y Argentina.

Fuera de esos trabajos especializados, numerosas obras y mapas editados por geógrafos de renombre o instituciones particulares de todo el mundo, han corroborado la exacta noción del canal. Como una enumeración prolija resultaría demasiado larga, nos contentaremos aquí con recordar solamente los más notables de aquellos trabajos (30).

En 1882 apareció en Londres una carta preparada por James F. Imray, miembro de la Royal Geographical Society, que contiene la siguiente nota: "Por un tratado reciente (julio de 1881) las Islas de los Estados y todas las islas situadas al oriente de la Tierra del Fuego pertenecen a la República Argentina. Al poniente y sur de la Tierra del Fuego las islas pertenecen a Chile". Según puede apreciarse, el autor estima acertadamente que todas las islas al sur de Tierra del Fuego son chilenas.

Dos geógrafos de gran reputación, Vivien de Saint Martin y Louis Rousselet, en el IV tomo del *Nouveau Dictionnaire de Geographie Universelle* dado a luz en 1890, se refieren en las páginas 230 y 801 a las islas Picton y Nueva como "pertenecientes a Chile", dejando entrever que el canal Beagle recorre toda la parte sur de Tierra del Fuego.

Eliseo Reclus, tan conocido aun por los profanos de la geografía, en el tomo XIX, pág. 695, de su *Nouvelle Geographie Universelle,* dice: "Todo el archipiélago de islas que se encuentra al sur del Beagle Channel pertenece a Chile; el extremo meridional del Nuevo Mundo, el Cabo de Hornos y los islotes Diego Ramírez, forman parte, en consecuencia, del territorio chileno, mientras que el archipiélago de los Estados —Staten Island— situado, no al sur de la Tierra del Fuego sino en su extremidad oriental, depende de la Argentina". En otra parte de su obra, Reclus afirma que el canal "se desliza entre la Tierra del Fuego y los archipiélagos del sur".

En una importante obra publicada en Inglaterra en 1901, el *Stanford's Compendium of Geography and Travel,* escrito por el miembro de la Royal Geographical Society, A. H. Keane, aparece en el volumen prime-

(29) J. Guillermo Guerra, *La soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle,* pág. 111.

(30) La mayoría de los datos los tomamos de la citada obra de J. Guillermo Guerra.

ro una carta sobre Chile y Argentina en la que figura el límite austral correctamente, dejándose las islas Picton, Nueva y Lennox en el lado chileno. El mapa mural que publicó la misma casa Stanford ese año, es similar.

Una de las organizaciones más serias en el estudio de la geografía, el Instituto Geográfico de Justus Perthes, de Gotha, Alemania, que durante muchísimos años fué el editor más autorizado de mapas, alcanzando sus ediciones una circulación tan extensa como era su prestigio, adoptó en sus obras la verdadera noción del canal Beagle. Así por ejemplo, en el *Stielers Hand-Atlas,* se señala el límite a lo largo del canal, dejando todas las islas al sur de él como chilenas. La misma casa publicó para las naciones de habla española un *Atlas Portátil* basado en el anterior, en cuya carta número 21, relativa a América del Sur, aparece bien señalado el canal Beagle.

En esta forma el Instituto Perthes, que ha sido el proveedor de mapas de las universidades, instituciones científicas y colegios de todo el mundo, ha seguido al pie de la letra el Tratado de 1881.

Otras obras geográficas que pueden mencionarse en apoyo de una verdadera noción del canal, son el *Neu Hand Atlas* de E. Debes, publicado en Leipzig en 1895, el *Atlas de Geographie Moderne,* de F. Schrader, París, 1906, y el *Atlas Universal de Geographie* debido a Vivien de Saint Martin y F. Schrader, París, 1912.

Muchas obras modernas han dado también una acertada noción del canal Beagle; pero en general hay que tomar con reservas las obras nuevas porque ellas pueden ser influídas por los países interesados, especialmente las cartas y geografías de carácter universal, basadas en gran parte en recopilaciones. Solamente por vía informativa mencionaremos aquí la *Geografía Universal* dirigida por Vidal de la Blache y Gallois, en cuya primera edición en castellano de 1933 y la segunda de 1948, tomo XXI, se interpreta correctamente lo que es el canal Beagle. Lo mismo sucede con las cartas editadas por la American Geographical Society, que forman parte de un plan mundial. En la carta correspondiente a Tierra del Fuego, cuyos derechos de autor corresponden a 1930, la línea divisoria corre por medio del canal hasta salir entre el Cabo San Pío y la Isla Nueva.

Una autoridad que no podríamos dejar de mencionar, por el enorme valor que tiene en los asuntos limítrofes de Chile y Argentina, es el coronel Sir Thomas Holdich, el miembro más destacado de la comisión inglesa que estudió los diferendos para que fallase Su Majestad Británica. El coronel Holdich no sólo estudió los antecedentes jurídicos y geográficos, sino que fué designado por la comisión para efectuar una visita ocular a la región limítrofe. Después del fallo del rey en 1902, el coronel Holdich hizo un segundo viaje a Chile y Argentina y en aquella ocasión recorrió, libre ya de sus obligaciones, el canal Beagle y las regiones circundantes. A su vuelta a Inglaterra, Holdich publicó en Londres en 1904 sus recuerdos de viaje bajo el título *The Countries of the King's Award,* en el cual narra sus viajes por el canal, dando a entender claramente que la boca oriental de él queda entre el Cabo San Pío y la Isla Nueva. Más importante aún que el relato es la carta que insertó Holdich en el libro, titulándola "Mapa de las regiones australes de las Repúblicas de Argentina y Chile que muestra la frontera determinada por el fallo del Rey Eduardo VII en 1902". En este mapa, una gruesa línea corre por medio del canal, pasa al norte de Picton y sale al mar abierto entre el Cabo San Pío y la Isla Nueva.

Los relatos del coronel Holdich y su mapa tienen gran valor porque él estaba en conocimiento de que algunos argentinos pretendían desconocer los derechos de Chile en las islas al sur del Beagle.

Es cierto que el asunto Beagle no fué sometido al fallo del Rey de Inglaterra; pero de todos modos la opinión de Holdich es importante porque él había estudiado dete-

nidamente los problemas de límites y revela la opinión que el árbitro británico tenía de una cuestión anexa a las materias que le tocó dirimir.

Tan patente ha sido el espíritu del Tratado de 1881, que hasta un novelista amante de la geografía, Julio Verne, se ha basado en él para dar dramaticidad a un episodio de su obra *Los náufragos del Jonathan*. Relata allí Verne los deseos de un aventurero de vivir completamente alejado de la civilización gozando de plena libertad, lo que consigue en la Isla Nueva; pero un día llega hasta el Kawdjer, así se llama el personaje, un indio que le informa que Chile y Argentina han ajustado un convenio de límites y que pronto las autoridades chilenas se harán presentes y destruirán el ambiente de ensueño que él mismo se había creado allí entre los aborígenes. Al llegar la noticia, Verne coloca el siguiente diálogo entre su personaje y el indio:

"—¿Y —preguntó el Kawdjer— todas las islas al sur del canal Beagle dependen ya de Chile?

—Todas.

—¿Incluso la Isla Nueva?

—Sí".

Después de aquellas palabras ya no quedó al personaje ninguna duda y comprendió que comenzaba a derrumbarse su mundo (31).

Claramente puede verse que el novelista francés entendía las cosas rectamente, aunque sólo fuese un aficionado de la geografía, y que estaba excelentemente informado.

Cuando no hay mala fe los asuntos sencillos pueden comprenderse fácilmente, sin necesidad de erudición.

¿Cuál ha sido la actitud de los geógrafos argentinos respecto al canal y el Tratado de 1881? ¿Todos han rechazado la soberanía de Chile en las islas Picton, Nueva y Lennox? Afortunadamente para el prestigio de Argentina, esta pregunta hay que responderla negativamente y debe dejarse en claro que solamente un pequeño grupo de geógrafos ha sido el que ha tratado de torcer la ciencia y el derecho.

Muchos han sido los estudiosos de la geografía que al otro lado de los Andes han interpretado correctamente las descripciones de King, Fitz-Roy y Darwin y la letra del Tratado de 1881. Veamos algunos de ellos.

Inmediatamente después de firmado el acuerdo de límites entre Chile y Argentina, este último país envió una expedición austral dirigida por Giácomo Bove, experto marino y geógrafo, para que estudiase principalmente la Tierra del Fuego. Después de cumplida la misión, Bove publicó en 1883 un libro titulado *Expedición Austral Arjentina,* en el cual no aparece el menor intento de arrebatar a Chile sus islas; al contrario, se inserta una carta de la Caleta Banner al norte de Picton, de la cual se infiere que el autor entendía que el canal Beagle pasaba entre aquella isla y Tierra del Fuego.

El Instituto Geográfico Argentino, organismo oficial que había auspiciado los trabajos de Bove, adoptó los resultados de su viaje en la confección del *Atlas Jeográfico de la República Arjentina*, cuya primera edición apareció en 1887. En esta obra, dirigida por dos personalidades de tanto renombre como Bartolomé Mitre y Estanislao S. Zeballos, no hay tampoco ningún propósito contra la soberanía de Chile al sur del canal Beagle y en el mapa general de la Argentina que se inserta, la línea limítrofe corre en su forma verdadera, dejando al lado chileno las islas Picton, Nueva y Lennox. No estará de más anticipar que Zeballos fué posteriormente el más empecinado enemigo de Chile en el asunto Beagle.

Uno de los geógrafos de mayor renombre en Argentina es Francisco Latzina, que fuera Director General de Estadística de aquel

(31) Este episodio fué dado a conocer por el señor J. Bamón C. en un artículo titulado *Julio Verne sabía Geografía,* aparecido en *El Mercurio,* Santiago, 15 de agosto de 1958. Se señala allí, además, que existe una edición argentina de la novela. El artículo concluye con la pregunta: ¿Para qué se publican libros en Argentina?

país y miembro del Instituto Geográfico. En dos de sus obras más importantes, verdaderamente clásicas, Latzina ha adoptado la noción exacta del canal Beagle; en su *Jeografía de la República Arjentina* (1888) no incluye las islas en cuestión como argentinas y en el mapa general de su país traza el límite del canal de acuerdo con las descripciones tradicionales. En otra obra, más importante que la anterior, el *Diccionario Jeográfico Arjentino,* que ha merecido tres ediciones, en 1891, 1894 y 1899, y un suplemento en 1908, Latzina ha dejado fuera las islas Picton, Nueva y Lennox, reconociendo así que no pertenecían a su patria.

Cabe señalar, para comprender el valor del *Diccionario* de Latzina, que su autor lo escribió cuando ya algunas personas habían echado a circular las teorías contrarias a Chile.

En 1891 se publicó en Argentina la carta que fué durante mucho tiempo la más autorizada y conocida en aquel país, titulada *Mapa de la República Arjentina,* debida al Dr. Luis Brackebush, catedrático de la Universidad de Córdoba. En dicha obra, notable por la investigación y confeccionada "sobre los datos existentes" —para nuestro caso el Tratado de 1881—, el sabio Brackebush traza el límite por el canal Beagle al norte de Picton e Isla Nueva.

Otra obra de gran peso, que lleva los nombres prestigiosos de Carlos M. Urien y Ezio Colombo, la *Jeografía Arjentina* (1905), no toca para nada las islas chilenas al sur del Beagle. Más aún, los mismos autores en su libro *La República Arjentina en 1910,* corroboran esa noción.

Otras de las obras de relieve que confirman los derechos de Chile, son la *Jeografía Jeneral y Descriptiva de la República Arjentina* (1905) del Dr. Carlos M. Biedma, el *Plano de los Territorios de Santa Cruz, Magallanes i Tierra del Fuego* (1911) del ingeniero Norberto B. Cobos y *La Carte de la Republique Argentine,* memoria presentada al Congreso Internacional de Geografía de Roma en 1913 por don Benjamín García Aparicio. Dos trabajos que no podemos dejar de mencionar, por estar autorizados por organismos gubernativos, son el *Anuario Oficial de la República Arjentina* (1912), publicado por los Ministerios del Interior, Relaciones Exteriores y Agricultura, y el *Derrotero de las costas arjentinas* (1900), aprobado por el Ministerio de Marina, en una de cuyas páginas se lee: "Islas Nueva, Lennox, Picton... son posiciones chilenas".

Todo este último grupo de obras apareció cuando ya habían sido lanzadas las teorías destinadas a dar un zarpazo a las islas australes de Chile; pero ninguna de ellas acogió las opiniones de los seudogeógrafos.

¡Hasta los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Marina de la República Argentina estaban convencidos de que las islas Picton, Nueva y Lennox eran territorios de Chile!

TERGIVERSACIONES ARGENTINAS

> *Creo que las dos islas Picton y Nueva, por el tratado y por la naturaleza, pertenecen a Chile.*—Informe confidencial del vicealmirante argentino Juan A. Martín a su gobierno.

Si bien los más eminentes geógrafos argentinos han aceptado lisa y llanamente la verdad sobre el canal Beagle, otros se han dado en inventar teorías para oscurecer lo que está claro. En el afán de quitar a Chile sus islas, se ha abandonado la probidad científica y se ha pisoteado a la Historia, el Derecho y la Geografía; ni siquiera se ha tenido el temor de caer en ridículo. Las personas que han pretendido innovar, han actuado con una inconsciencia pueril, como si nunca sus afirmaciones hubieran de haber sido juzgadas a la luz de la razón. Algunas de esas personas, no obstante, vacilaron después de sus exabruptos y echaron pie atrás.

El primero en romper el fuego contra Chile fué don Mariano Felipe Paz Soldán, ciudadano peruano, distinguido por muchos conceptos, que purgaba en Argentina un

amargo destierro. En 1885 publicó en Buenos Aires su *Diccionario Jeográfico Estadístico Nacional,* obra de ciertos méritos, en la que se contenía una curiosísima descripción de los límites australes. Sin el menor recato, Paz Soldán daba a entender que la línea que dividía Tierra del Fuego no solamente tocaba en el Canal Beagle, sino que seguía hacia el sur, dividiendo en esa forma las posesiones chilenas y argentinas; para que no cupiese la menor duda, en seguida agregaba a modo de explicación "y como las islas de Navarino, Wollaston, La Hermita, Merschell, Lennox, Picton, Isla Nueva, con otras menores, y parte de la de Hoste, están al este del meridiano que sirve de límite, es claro que todas esas islas son argentinas".

No nos enojemos, seamos comprensivos con don Mariano Felipe; tengamos en cuenta que era peruano, que había escrito su obra cuando las armas chilenas vencían a las de su patria y que, por lo tanto, como un desquite, pretendía crear dificultades a Chile con Argentina.

En otra obra que dió a luz Paz Soldán en 1886, la *Jeografía de la República Arjentina,* se repite el mismo error; pero ya hemos dicho que no debemos enojarnos, que hay que ser comprensivos. Tenemos razón al tomar esta actitud, pues al año siguiente Paz Soldán publicó su *Atlas Jeográfico de la República Arjentina,* en el que enmienda el rumbo que había tomado. En la pág. 14 afirma que "el límite sigue el canal Beagle y se extiende al sur de la Isla de los Estados que es argentina", y en los mapas de la obra traza correctamente la línea divisoria.

En el prólogo de este último trabajo, Paz Soldán decía que la única recompensa que deseaba era que quien lo estudiase dijese "esta es una obra de buena fe, de conciencia y de trabajo". ¿Por qué no darle en el gusto?

A fines del siglo XIX se efectuaron algunos descubrimientos auríferos en las costas fueguinas que hicieron pensar a la gente en una nueva fiebre del oro. Una muchedumbre de aventureros se dejó caer entonces en las islas australes, desafiando el rigor del clima, en la seguridad de que les esperaba una riqueza fácil. Aunque las exploraciones no fueron muy remuneradoras y al cabo de un tiempo se abandonó los trabajos, siempre se pensó que en los vericuetos de las islas, entre las que figuraban Picton, Nueva y Lennox, quedaban filones ocultos.

Entre la multitud de hombres de picota, batea y botas embarradas, había andado un aventurero llamado Julio Popper, que giraba como veleta hacia el punto donde soplaban los vientos auríferos. A su regreso a Buenos Aires, Popper fué acogido por el Instituto Geográfico Argentino y acaso por el afán de obtener informaciones sobre las regiones australes, se aceptó que diese una conferencia en el seno de aquel organismo.

En la conferencia, publicada en el *Boletín* del Instituto, Popper afirmó que el canal Beagle pasaba entre las islas Navarino y Picton y luego entre Lennox y Nueva, quedando así Picton y Nueva en el lado argentino. Exhibió además el conferenciante una carta de la región, en la que señalaba su curiosa teoría sobre el curso del canal y en que aparecía la Isla Nueva con un enorme ensanchamiento en la parte oriental, como si estuviese deseosa de arrancarse al Atlántico.

Indudablemente, Popper en sus propósitos de arrebatar dos islas a Chile, quería aprovecharse de la situación creada en nuestro país: corría entonces el año 1891 y una revolución larga y sangrienta convulsionaba a todo el territorio nacional.

Más extraña aún que la actitud de Popper, fué la del Instituto Geográfico Argentino, que no sólo se contentó con la conferencia de aquél, sino que adoptó sus reformas en la segunda edición del año 1894, del *Atlas Jeográfico de la República Arjentina.* En él aparece el curso del canal según las ideas de Popper y la Isla Nueva con la misma terrible inflamación al oriente.

Es verdaderamente singular que un organismo que debiera suponerse serio, haya aceptado las estrafalarias reformas del aventure-

ro y haya dejado de lado los valiosos datos científicos proporcionados al Instituto por el reputado navegante Giácomo Bove, que sirvieron de base a la primera edición del *Atlas,* según vimos anteriormente.

¿Qué extrañas influencias fueron capaces de aplastar la honradez del Instituto? ¿Qué ocurrió en el seno íntimo de él? Quizás nunca lo sepamos.

Sin embargo, la cordura volvió antes de mucho a la institución y en la tercera edición del *Atlas,* en 1898, desaparecieron totalmente los errores. El canal Beagle pasa al norte de Picton y concluye entre Isla Nueva y Cabo San Pío.

También desaparece la inflamación de la Isla Nueva que ha recobrado su antiguo perfil.

Sigue en la serie de tergiversaciones llevadas a cabo allende los Andes, la publicación de los resultados de la exploración cumplida por el acorazado *Almirante Brown,* que constituyen el hecho más bochornoso en estas malhadadas especulaciones geográficas.

Durante el verano 1899-1900, el *Almirante Brown* al mando del capitán de fragata don Juan P. Sáenz Valiente, realizó estudios hidrográficos en el canal Beagle destinados a levantar un mapa de él y verificar sondajes principalmente. Concluída la misión, la Sección Hidrográfica del Ministerio de Marina de la República Argentina publicó en 1901 la carta del canal, que fué repartida entre los oficiales y los servicios de la marina argentina. También se enviaron ejemplares a algunas oficinas hidrográficas extranjeras; pero se tuvo cuidado de excluir a la chilena.

Es costumbre entre los servicios hidrográficos de todas las naciones intercambiar sin reservas sus trabajos, como una forma de cooperación científica, sin hacer exclusiones, porque los datos son imprescindibles para asegurar la navegación de los barcos, cualquiera que sea su bandera. En aquella ocasión, la Sección Hidrográfica Argentina faltó a aquel principio y, lo que es más extraño, no envió la carta a Chile, el país que más podía interesarse por ella.

Entre las oficinas hidrográficas que recibieron la carta, estaba la de Inglaterra, que se basó en ella para editar dos mapas, que oportunamente fueron enviados a la Oficina Hidrográfica de Wáshington. Esta, a su vez, adoptó los mapas ingleses y los reprodujo, enviándolos a todas las oficinas similares. En esta forma, después de cuatro años, la Oficina Hidrográfica de Chile vino a tener conocimiento de que se había publicado en Argentina una carta del canal Beagle.

¿Qué razón había habido para ocultar a Chile la carta de marras? Sencillamente algunas modificaciones para cambiar la noción verdadera del canal.

Inmediatamente, la oficina chilena pidió a la de Argentina el envío de la carta y del *Derrotero del canal de Beagle,* que había sido publicado guardando el mismo sigilo. La oficina argentina no pudo negarse e hizo el envío, pudiendo entonces comprobarse en las obras mismas las adulteraciones cometidas.

En la carta se había cambiado el nombre de Bahía Moat, como se designa a la franja de agua entre la isla Picton y Tierra del Fuego, nombre que le había sido colocado por sus descubridores, por el de *Canal* Moat. El propósito de los marinos argentinos era clarísimo: cortar allí el canal Beagle para desviarlo al sur entre Navarino y Picton.

Si bien es cierto que el espacio entre Picton y Tierra del Fuego no es una bahía, no hay razón valedera para cambiarle nombre; si sus descubridores le dieron esa denominación, aunque sea errónea, hay que conservarla. El mundo está lleno de designaciones equivocadas y cambiarlas sería hacer una confusión babilónica. El Mar de Aral, por ejemplo, es más bien un lago, lo mismo el Mar Caspio, el Golfo de Adén es un estrecho y la Isla de Francia no tiene de tal más que el nombre.

A pesar del intento de la carta argentina, se les fué a sus autores un detalle que los traicionó por completo: el título de ella dice: "Canal Beagle... de punta Navarro *a Cabo Pío*". Es decir, se reconoce que el canal Bea-

gle llega hasta el Cabo San Pío, aunque le han quitado la santidad a éste.

Los psicólogos llaman "actos fallidos" a estos fenómenos.

El *Derrotero* publicado conjuntamente con la carta, repitió la invención del Canal Moat e introdujo una novedad que tiene sus antecedentes en las afirmaciones de Julio Popper y el *Atlas* publicado por el Instituto Geográfico Argentino basado en la conferencia de aquél. Efectivamente, el *Derrotero,* que debe haber sido preparado por el capitán Sáenz Valiente, quien era a la vez miembro del Instituto, señala que la ubicación de la Isla Nueva es errónea y que hay que desplazarla hacia el oriente —en la misma dirección de la inflamación primitiva— cuatro o cuatro y media millas.

Parece que los geógrafos y marinos argentinos descubrieron en la Isla Nueva la singular cualidad de desplazarse igual que las amibas, ensanchándose por un lado y recogiéndose por el otro.

El objeto de cambiar la ubicación de la isla es tan burdo como las tergiversaciones anteriores. Como los mismos inventores del *Canal* Moat no estaban seguros de que se aceptase su modificación y que en lugar de ello las personas de juicio siguiesen pensando que el canal Beagle llegaba hasta el Cabo San Pío, decidieron desplazar la Isla Nueva al oriente del cabo, de suerte que no quedara al sur del canal Beagle. Así resultaría todo muy sencillo y si fallaba una teoría, podría resultar la otra.

La Oficina Hidrográfica de Chile protestó inmediatamente ante la similar argentina por las innovaciones; pero se dió aquí el caso, verdaderamente increíble, que el jefe de la Sección Hidrográfica de Argentina respondiese que "no tenía atribuciones para discutir sobre los cambios de nombres" y que en lugar de dar razones con carácter oficial, diese algunas opiniones anodinas como simple particular (32). Apremiado por la oficina chilena, insistió en que se ratificaba en lo expresado anteriormente y se encerró en forma definitiva en su carencia de atribuciones.

De este modo, el organismo especializado de la marina argentina, editor de la carta y del *Derrotero del Canal Beagle,* se negaba a discutir su propia obra, sumiéndose en una irresponsabilidad inconcebible. ¡Nada de razones!

Indudablemente estaba en lo cierto un Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina cuando en 1884, refiriéndose a un *Atlas* editado en su patria, decía en nota oficial al representante inglés "que un mapa no da ni quita derechos".

El complemento indispensable de la carta y el *Derrotero,* debía ser el relato de los trabajos efectuados, que según es lo normal, precede a cualquier otra publicación, sirviéndole de introducción; pero en este caso de las exploraciones del *Almirante Brown* pasó exactamente lo contrario, transcurriendo doce años antes de que apareciera la *Memoria de los trabajos efectuados en el Canal de Beagle (1899-1900)*, debida seguramente al capitán Sáenz Valiente.

¿Por qué tanto atraso en un folleto que apenas tiene 92 páginas? ¿Por qué aparece sin firma de autor? ¿Hubo muchas vacilaciones antes de darlo a luz?

La *Memoria,* en realidad, no hace más que confirmar los datos anteriores y sugerir, en términos ambiguos, la desviación del canal Beagle entre Navarino y Picton. Cuando el autor describe, por ejemplo, el lado sur del canal, se detiene en la isla Navarino por el oriente, dejando trunca la descripción. Al mismo tiempo llama *Canal* Moat a la bahía de dicho nombre, siempre con la intención de cortar allí el Beagle.

También abunda la *Memoria* en algunas consideraciones sobre el *eje* del canal, afirmando que éste queda determinado por la

(32) Pueden verse las comunicaciones intercambiadas en la obra ya citada de J. G. Guerra, cuyos principales datos hemos aprovechado en este capítulo.

línea de mayores profundidades, la cual pasaría entre Navarino y Picton. Argumento tan artificioso no tiene la menor validez, pues los descubridores del canal la describieron según la impresión que se formaron de él, sin atenerse a la línea de mayores profundidades y aunque realizaron sondajes, no les dieron la menor importancia para la determinación del canal. Por lo demás, si se comenzase a variar la denominación de los canales de todo el mundo de acuerdo con la línea de profundidades, se llegaría a una confusión espantosa, y vendrían a resultar casos curiosísimos. Quizás el Estrecho de Magallanes, por ejemplo, se retorcería entre innumerables islas y en lugar de salir al Pacífico quedaría inconcluso en algún seno o se desviaría al sur.

Pero una vez más los marinos argentinos fueron traicionados por sus propios datos: la comisión que había recibido el capitán Sáenz Valiente era de efectuar trabajos *solamente en el canal Beagle,* como lo insinúa el título de la *Memoria* y el mismo capitán Sáenz Valiente. Por estas razones, cuando este marino habla de que ha *extendido* sus trabajos al perímetro de la isla Picton, califica esto como una *extralimitación.* Dicho lo mismo en otras palabras, Sáenz Valiente comprende que al efectuar sondajes entre la isla Picton y Navarino se ha salido de los límites que le fueron señalados, que eran los del canal Beagle. En conclusión, el jefe de la expedición ha llegado a reconocer, sin darse cuenta, que el Beagle no pasa entre Navarino y Picton.

Mantiene también la *Memoria* la afirmación de que la Isla Nueva debe ser desplazada al oriente y agrega todavía otra curiosidad al decir que el Cabo San Pío también está mal ubicado y que hay una variación de dos millas de latitud, sin decir si es hacia el norte o el sur.

Datos tan extraños, enunciados con una vaguedad intolerable en trabajos científicos, han hecho mirar con suma reticencia las exploraciones del *Almirante Brown.* Así, por ejemplo, el Almirantazgo Británico ha mantenido la Isla Nueva en su verdadera ubicación, limitándose a informar que alguien ha dicho que la isla está mal situada en sus cartas. Los mismos cartógrafos argentinos han hecho caso omiso de los *descubrimientos* de sus marinos y han mantenido a la isla en su lugar.

Sin embargo, las tergiversaciones cometidas por el aventurero Julio Popper, el *Atlas* del Instituto Geográfico Argentino de 1894 y los marinos del *Almirante Brown,* han hecho fortuna entre algunas personas del otro lado de los Andes, que se han dedicado a darle vueltas a las diversas teorías y a crear un estado de confusión y contradicciones que ni el gobierno argentino ha tratado de esclarecer.

Figuran entre los geógrafos reformistas, Estanislao S. Zeballos, Paul Goussac, Segundo R. Storni y el mismo Sáenz Valiente. ¿Tienen ellos un punto de vista común, un juicio preciso sobre el canal Beagle? Lamentablemente para Argentina, no.

Veamos cuales son las soluciones que indican para el problema que ellos mismos han creado y cómo se deshacen al menor examen.

Según una de las teorías, el canal Beagle se extendería hacia el oriente nada más que hasta el extremo de la isla Navarino, quedando Picton, Nueva y Lennox no al sur del canal sino que al sur-este. Falla esta teoría porque el canal tendría así solamente 100 millas en lugar de las 120, no tocaría en el Cabo San Pío ni saldría "al mar de afuera", características que King, Fitz-Roy y Darwin señalaron con precisión.

Otra teoría es que el canal se ensancharía enormemente en su boca, corriendo sus lados por Tierra del Fuego hasta el Cabo San Pío y por la costa oriental de la isla Navarino, quedando Picton, Nueva y Lennox, dentro del canal, como islas de desembocadura. Esta concepción falla porque los descubri-

dores del canal señalaron que sus lados eran muy paralelos, que el ancho medio era de dos millas, que la desembocadura oriental era una sola en dirección este-sur-este, porque jamás mencionaron islas dentro de la boca y porque dejaron establecido que el sentido general del Beagle era de este a oeste.

Una tercera teoría es la que afirma que el canal al llegar al extremo oriental de Navarino tuerce hacia el sur y pasa al occidente de Picton y Lennox, quedando estas dos islas junto con la Isla Nueva, en el lado argentino. Esta curiosa forma que se pretende darle al Beagle tropieza con los mismos datos anteriores: el curso extremadamente recto del canal, su dirección general de este a oeste y su desembocadura hacia el este-sur-este, conforme a las descripciones de los descubridores.

Una cuarta teoría pretende establecer que el Beagle pasa entre Picton y Navarino para ir a desembocar entre Lennox y Nueva. Tampoco se conforma esta suposición con el curso muy recto del canal, su llegada hasta el Cabo San Pío ni con la dirección este-sur-este de la desembocadura. Como esta teoría está reñida con la noción verdadera del canal, igual que las otras, sus autores han pretendido apoyarse en la línea de mayores profundidades. Indudablemente para lanzar tal argumento, se han basado los escritores argentinos en un concepto parecido que se aplica únicamente a los ríos, la línea del *thalweg* o línea más profunda de los valles. La palabra misma significa camino del valle y resulta un tanto paradójico aplicar su concepto a las profundidades marinas. El Derecho Internacional ha aceptado el *thalweg* como línea divisoria en los ríos navegables; pero ha rechazado siempre la aplicación de un concepto similar a canales marítimos, donde es más práctico y sencillo establecer la línea media, equidistante de las orillas.

Hacemos estas desquisiciones sin perjuicio de que en estos problemas lo único que hay que tener en cuenta es la noción que del canal Beagle dejaron King, Fitz-Roy y Darwin, sin consideraciones de ninguna otra especie.

Fuera de las teorías mencionadas, se han inventado en Argentina otras que presentan algunas variantes; pero que son tanto o más absurdas. Por ejemplo, unos hacen pasar el Beagle entre Navarino y Picton y lo dejan hasta allí y otros lo prolongan desde ese punto hasta el Cabo San Pío y la Isla Nueva, dándole forma de escalones.

Tampoco han faltado los que examinando los tratados y acuerdos suscritos entre Chile y Argentina han creído descubrir cláusulas con que discutir a Chile sus derechos. Se han fijado esas personas, principalmente en el Protocolo firmado en 1893 como complemento del Tratado de 1881, que en una de sus disposiciones establece: "La República Argentina conserva su dominio y soberanía sobre todo el territorio que se extiende al oriente del encadenamiento principal de los Andes, hasta las costas del Atlántico, como la República de Chile el territorio occidental hasta las costas del Pacífico; entendiéndose que, por las disposiciones de dicho Tratado [el de 1881], la soberanía de cada Estado sobre el litoral respectivo es absoluta, de tal suerte que *Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico,* como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico".

Aparentemente, la disposición anterior daría la razón a los geógrafos argentinos; pero si se la examina con detención se llega a una conclusión diferente.

La primera cuestión que hay que plantear es si las islas Picton, Nueva y Lennox están en el Atlántico. Si se mira un mapa o se atiende a las nociones dadas por los geógrafos, se puede comprobar que el Océano Atlántico llega solamente hasta la Isla de los Estados, que es un afloramiento de la cordillera hundida en esa parte y que reaparece en la Georgia del Sur, las islas Sandwich, las Orcadas del Sur y la Shetland del Sur hasta encadenar con las montañas de la Antártida. Este conjunto de islas es el llamado Arco

de Escocia, verdadero desplazamiento del Océano Pacífico hacia el este (33).

En seguida, suponiendo en el peor de los casos que el Atlántico llegue hasta las islas chilenas, también sería arbitraria la afirmación argentina. El Protocolo de 1893 no tiene validez por sí mismo sino en cuanto interpreta el Tratado de 1881; esto lo dejaron bien establecido los contratantes en el artículo décimo al consignar que las disposiciones del Protocolo "no menoscaban en lo más mínimo el espíritu del Tratado de 1881".

El objeto del Protocolo fué aclarar dificultades con que habían tropezado los peritos chilenos y argentinos en la demarcación de la frontera y cuando se estipuló que Argentina no podía pretender puntos en el Pacífico ni Chile en el Atlántico, se tenían en vista exclusivamente los problemas surgidos al norte del Estrecho de Magallanes en las proximidades del paralelo 52, donde la línea divisoria de las aguas habría permitido a la Argentina tener salidas hacia el Pacífico. El artículo primero y el segundo, donde aparece la cláusula que ha inquietado a los argentinos, se refieren única y exclusivamente a las cercanías del paralelo 52 y en todo caso al norte de aquella zona, que es la única limitada por el *divortium aquarum*. No olvidemos que al sur del Estrecho de Magallanes son otros los elementos que se han tomado como límites.

El artículo cuarto del Protocolo se refiere a la demarcación al sur del Estrecho de Magallanes, estableciendo la manera de iniciar los trabajos; pero no hay la menor mención a problema alguno surgido en el canal Beagle. Significa esto que los peritos pensaban que allí no había más que aplicar exactamente el Tratado de 1881 y que sus disposiciones en este punto ni siquiera merecían alguna aclaración.

Tal ha sido el cúmulo de teorías, deducciones, raciocinios y sinrazones que han creado los escritores argentinos, contradiciéndose entre ellos mismos y formando tal confusión que ya nadie sabe qué es exactamente lo que reclama aquel país ni en qué pruebas o antecedentes se basa. El mismo gobierno argentino no ha podido fijar una posición clara y se ha hecho únicamente voz de la algarabía popular que reclama las islas Picton, Nueva y Lennox o algunas de ellas, sin saber cómo ni por qué.

Contrasta esta actitud con la de Chile, que ha sido una, clara y definida y que ha tenido un expositor tan documentado y honrado como J. Guillermo Guerra, autor de un libro excelente como es *La soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle*. En oposición a esta obra, Argentina no puede exhibir una sola, pues sus tratadistas no han salido de los artículos de prensa, de los folletos semiescondidos, de las expresiones vagas, de las vacilaciones o de las palabras altisonantes.

OCUPACIÓN DE LAS ISLAS AUSTRALES. INCIDENTES Y RECLAMACIONES

> *La República Argentina tiene ambiciones de ser una potencia mundial y últimamente ha estado armándose. El refuerzo de su potencia militar ha sido particularmente intenso en la región de la Patagonia. Tengo la íntima convicción de que esas medidas son de carácter político interno, encaminadas especialmente a asegurar la nacionalización de aquellos territorios.*
>
> *El gran crecimiento de la Argentina y su espíritu de prepotencia ha creado en algunos sectores del país amigo una idea algo imperialista, en la que se advierte el propósito de tomar la dirección de la política internacional americana.*— MIGUEL CRUCHAGA TOCORNAL, 1936.

Después de firmado el Tratado de 1881, ninguno de los dos países contratantes se in-

(33) Sobre este punto puede verse un artículo del señor Pablo Ihl C., *Ponencia chilena sobre delimitación natural entre los océanos Pacífico y Atlántico sur por el Arco de Escocia*, aparecido en el *Memorial del Ejército de Chile*, N.º 281 y 283 de 1957 y 1958.

teresó de inmediato por tomar posesión de los territorios delimitados al sur del Estrecho de Magallanes. Chile no tenía necesidad de hacerlo porque siempre le había pertenecido todo el extremo meridional; pero Argentina que acababa de ganar fuertes adquisiciones como la Patagonia, la parte oriental de Tierra del Fuego y la Isla de los Estados, comprendió al cabo de tres años la necesidad de manifestar su soberanía. Fué por esta causa que en 1884 la marina argentina ocupó Ushuaia, asiento de una antigua misión anglicana, ubicada en Tierra del Fuego, orilla norte del canal Beagle.

También creó Argentina en aquella oportunidad la Gobernación de Tierra del Fuego, dándole sus límites "según el tratado de 23 de julio de 1881 y *además* la Isla de los Estados".

Cabe señalar que el gobierno argentino no manifestó el menor propósito de arrebatar a Chile las islas Picton, Nueva y Lennox y que las operaciones de sus fuerzas armadas respetaron puntualmente el Tratado de 1881. La creación de la gobernación de Tierra del Fuego se hizo también conforme al Tratado y jamás se pensó siquiera en producir dificultades en las islas al sur del Beagle.

El año 1885 el Presidente don Julio A. Roca dictó con su Ministro don Benjamín Paz un decreto que establecía la subdivisión de Tierra del Fuego, sin que se tocase en lo más mínimo a las islas chilenas. Posteriormente, el 19 de mayo de 1904, se decretó una reforma de la división territorial, sin que tampoco se pretendiese disputar las islas. Entre aquellos años, el gobierno argentino hizo también las primeras concesiones a particulares, manteniéndose siempre dentro de los límites del Tratado de 1881.

En esta forma, los actos jurisdiccionales del gobierno de Buenos Aires confirman que una leal y honrada interpretación de los convenios vigentes no puede siquiera poner en duda que las islas al sur del Beagle son chilenas. Eran aquéllos los años en que las tergiversaciones aún no echaban raíces en la mente de los gobernantes argentinos.

Chile no se preocupó de organizar inmediatamente sus posesiones australes porque ellas estaban incluídas en el Territorio de Colonización de Magallanes desde 1853 y solamente la afluencia de aventureros y mineros en 1891, determinó al gobernador de Magallanes, don Manuel Señoret, a enviar policías a Lennox y Nueva, las únicas islas en que se había descubierto oro. A su vez el Ministerio de Colonización por decreto de 7 de octubre de 1892 creó una subdelegación con la parte que correspondía a Chile en Tierra del Fuego y las islas al sur del canal Beagle. Primer subdelegado fué designado don Juan de Dios Olivares, que se estableció en Lennox y desde allí inspeccionó las islas Picton y Nueva (34).

Más tarde, en 1902, fueron creadas en Magallanes doce comisarías rurales, correspondiendo la duodécima a las Islas Australes, entre las que se incluían las que pretende disputar la Argentina. El primer comisario de esta subdivisión fué don Carlos Stuven.

Junto con establecer en 1892 vigilancia policial, el gobernador Señoret dispuso que por cuenta del gobierno se enviasen ganados vacunos a la isla Picton a manera de experimento, para ver qué posibilidades económicas podía ofrecer aquella isla. Años más tarde, los marinos del acorazado *Almirante Brown* pudieron comprobar la existencia allí de gran cantidad de vacunos en estado salvaje y la *Memoria* de la expedición consignó el hecho, dejando establecido que había sido el gobierno chileno el que había enviado los animales.

El gobernador Señoret, que era hombre infatigable, hizo aún mucho más por el progreso de la región austral. El mismo recorrió diferentes puntos y fundó Puerto Toro en la costa oriental de Navarino; pero desgra-

(34) Datos tomados de J. Guillermo Guerra, obra citada.

ciadamente la nueva población tuvo poca vida.

Paralelamente a esas actividades, Señoret trató de interesar a algunos particulares para que explotasen las islas y les hizo importantes concesiones. El primer decreto que se dictó al respecto dice: "Punta Arenas, julio 30 de 1892... Decreto: Concédese a don Pedro Guyón permiso provisorio para ocupar veinticinco mil hectáreas de terrenos baldíos ubicados en la parte sur de la isla Picton. El presente permiso no constituye derecho alguno para el solicitante, debiendo sujetarse a todas las disposiciones que el Supremo Gobierno tenga a bien dictar sobre el particular".

Como las dificultades que se presentaban para poner en estado de explotación a la isla Picton eran muchas, el señor Guyón desistió y se hizo una nueva concesión al señor Eustaquio P. Flores, que tampoco entró en posesión de la tierra que le había sido señalada. Solamente en 1895 pudo establecerse en la isla Picton un industrial para explotar los bosques existentes. Aquel año el señor Tomás Bridge solicitó al gobernador de Magallanes la concesión de una hijuela en la bahía Picton y rindió en la Tesorería Fiscal la fianza necesaria. El gobernador elevó una consulta al Ministerio y habiendo obtenido una respuesta favorable dictó un decreto aprobando la solicitud.

Bridge acometió su empresa con decisión; luchando contra la inclemencia del tiempo, el viento, la nieve y la falta de medios, construyó canales, levantó cierros, desecó pantanos y antes de mucho pudo establecer un aserradero con que explotó intensamente el bosque natural. Un ingeniero que por orden del gobernador de Magallanes visitó las tierras de Bridge, informó que las mejoras introducidas por él subían a la cantidad de cuarenta y cinco mil pesos.

Las concesiones chilenas en Isla Nueva datan de 1895. En aquel año el gobernador Señoret concedió permiso verbal a don Antonio Milicich, industrial de Punta Arenas, para establecerse en la isla. Milicich, que era también hombre de gran empuje, tuvo éxito en sus actividades y cuatro años más tarde sus posesiones estaban en un pie floreciente. Elevó entonces una solicitud al gobernador, en la que daba una idea de sus afanes en las siguientes palabras: "Dada la latitud elevada en que se encuentra la isla y la naturaleza boscosa y accidentada del terreno, no necesito enumerar a US. las inmensas dificultades con que he tenido que luchar durante cuatro años para colocar a la estancia en condiciones posibles y aceptables de explotación. Mi establecimiento cuenta a la fecha con bueyes, edificios, galpones, extensos potreros y otras instalaciones cuyo valor total no baja de veinte mil pesos. La existencia de ganado es de mil quinientas cabezas de lanares y cien más entre cabalgares y cabríos".

Lo único que solicitaba Milicich era que se reconociesen sus afanes y se le tuviese presente, lo que fué aceptado por el gobernador Bories. En 1903 Milicich traspasó sus derechos de ocupación, los ganados y las instalaciones a don Juan Stuven por escritura otorgada en Punta Arenas.

Sobre la base de esos bienes, el señor Juan Stuven formó una sociedad con don Carlos Stuven y don Mariano Edwards para la crianza de animales en las islas australes. El mismo año la sociedad compró a los hermanos Bridge, sucesores de don Tomás Bridge, en Picton, las instalaciones y los ganados que tenían en esa isla, según escritura firmada en Punta Arenas. En esta forma los bienes de la sociedad quedaron notablemente incrementados; pero sus componentes comprendieron que los títulos de posesión sobre las tierras eran muy precarios y acudieron entonces al gobernador de Magallanes para que les fuesen confirmados. Según la solicitud que presentaron, en virtud de las adquisiciones hechas a Milicich y a los hermanos Bridge, habían *ocupado* no solamente las islas Picton y Nueva, sino que también los islotes vecinos: *Snipe,* Solitario, Becasses. Herma-

nos, Garden, Reparo, Augusto y los islotes sin nombre ubicados frente a Orejas de Burro y Puerto Pescado en la Isla Nueva.

El gobernador de Magallanes, Bories, aceptó la ocupación "sin constituir derecho para cobrar al Fisco indemnización por mejoras, construcciones o cualquier trabajo que hicieren en el terreno indicado, reservándose el Fisco el derecho de reivindicarlo en cualquier momento".

Acudieron también los señores Stuven al Supremo Gobierno en busca de una concesión más ventajosa, la que les fué otorgada por decreto de 31 de octubre de 1905, uno de cuyos artículos decía: "Acéptase la transferencia que de sus derechos de ocupantes de las islas Picton y Nueva, e islotes Augustus, Dos Hermanos, Snipe, Garden, Becasses y Reparo han hecho los señores Bridge Hermanos y A. Milicich, a los señores Juan y Carlos Stuven".

Los concesionarios de las islas en el curso de sus negocios solicitaron a la Intendencia de Marina de Buenos Aires que los barcos que hacían el servicio de las costas australes en su paso a Ushuaia tocasen en la isla Picton para embarcar y desembarcar mercaderías, lo que fué aceptado; pero los señores Stuven habían querido obtener un mejor beneficio aún, solicitando el pago de la mitad de los fletes solamente, según era lo acostumbrado en los barcos que efectuaban el tráfico en las regiones australes. La respuesta de las autoridades argentinas fué una rotunda negativa, fundada en que ese beneficio no se otorgaba a "puertos extranjeros".

Este hecho demuestra claramente cual era el pensamiento de las autoridades marítimas de Argentina y, además, que sabían perfectamente la ocupación que Chile había hecho de sus islas, sin ocurrírseles siquiera poner en duda los derechos chilenos. Posteriormente los escritores de Buenos Aires inventaron que la ocupación de las islas se había hecho en forma subrepticia.

La sociedad Stuven-Edwards más adelante se disolvió, quedando don Mariano Edwards con los bienes y el derecho de ocupar las islas Picton, Nueva y los islotes vecinos. El año 1909 el señor Edwards se vió envuelto en un litigio en la isla Navarino por culpa de un error gubernativo y solicitó en esa oportunidad, como una compensación, que se le prorrogase por quince años el permiso para ocupar Picton, Nueva y sus islotes. El gobierno aceptó la solicitud y expidió el decreto número 2.008 de 15 de diciembre de 1914, que en su artículo primero establecía: "Prorrógase por quince años, que se comenzarán a contar desde el 31 de octubre de 1920, fecha en que termina el plazo de la concesión vigente, el permiso de ocupación de las islas Picton y Nueva, e islotes Augustus, Dos Hermanos, Snipe, Garden, Becasses y Reparo, de que es concesionario don Mariano Edwards Ariztía".

Una de las pocas condiciones que el gobierno impuso al señor Edwards fué la de levantar una carbonera para la marina chilena y una casa para el cuidador de ella, que fueron construídas efectivamente en Caleta Banner al norte de Picton (35).

Mientras tanto, paralelamente se desarrollaba la ocupación de la isla Lennox. El año 1905 el gobierno aprobó los estatutos de la Sociedad Aurífera de Lennox, que estableció faenas en esa isla y Navarino; con posterioridad surgieron dificultades en la sociedad y el arriendo de Lennox fué adjudicado en 1916 a la Sociedad Estancia Lennox.

Tales fueron las primeras manifestaciones de la soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle y desde entonces data la ocupación que los particulares, debidamente autorizados por el gobierno, han hecho de las islas e islotes. La marina chilena, por su parte, ha colocado faros en la punta Waller, extremo norte de la Isla Nueva, y en el islote

(35) Puede verse una carta del señor Mariano Edwards en *El Mercurio* de Santiago, fecha 19 de agosto de 1958. El año 1946 los derechos de explotación de las islas Picton, Nueva y demás islotes como el Snipe, pasaron a la firma Mayer Braun y Mateo Paravic.

Gardiner, al norte de Picton, para indicar a los navegantes con destellos luminosos inconfundibles, cual es el canal Beagle.

Después de 34 años de celebrado el Tratado de 1881, encontrándose Chile en plena posesión de sus islas, por primera vez protestó el gobierno argentino, tomando como pretexto la prórroga otorgada a don Mariano Edwards en 1915.

Al fin venía a rendir frutos la campaña de errores sostenida desde hacía varios años por los geógrafos y escritores argentinos y que a fuerza de propaganda bullanguera, de datos tendenciosos y de mapas adulterados, había prendido en la opinión pública del país vecino. Sobre esa base, pudo la Casa Rosada apoyar una reclamación que carecía de toda justificación.

La Legación de Argentina en Santiago entregó una protesta contra la prórroga otorgada a Edwards porque según ella, "lesionaba los derechos de la República Argentina". No se decía qué derechos ni qué antecedentes o razones justificaban la reclamación; se protestaba porque sí. Tampoco establecía la nota cuáles territorios eran los que se pretendía poner en litigio ni cuál de las variadas teorías inventadas por los escritores de aquel país era la adoptada por la Cancillería argentina.

Una reclamación tan defectuosa obliga a concluir que el gobierno de la república hermana no tenía —como no los puede tener— derechos en qué basarse y que su actitud no obedecía a una convicción, a estudios detenidos y serios, sino a la necesidad de reclamar por algo, aunque fuese algo indefinido.

El resultado final del problema suscitado fué la suscripción de un Protocolo fechado el 28 de junio de 1915, mediante el cual se designaba árbitro a Su Majestad Británica para que determinase de acuerdo con los tratados vigentes, a quién correspondía la soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox e islotes adyacentes e islas que se encuentran dentro del canal Beagle. El Protocolo fué aprobado por el Senado chileno y el Senado argentino y quedó pendiente para la consideración de las Cámaras de Diputados de ambos países, que nunca lo trataron ni votaron, resultando de esa suerte invalidada la gestión.

Desgraciadamente, el gobierno chileno había aceptado colocar sus islas en un plano litigioso y aunque el Protocolo no fué ratificado, quedó sentado un mal precedente.

¿Qué circunstancias eran las que habían impulsado a los gobernantes de Buenos Aires a producir en forma tan injustificada un diferendo internacional? La respuesta hay que buscarla en la situación interna del país.

En aquellos años vivía Argentina una crisis económica aguda que parecía no tener fin. Los negocios particulares fracasaban estrepitosamente, las quiebras abundaban y las finanzas públicas vacilaban peligrosamente. En medio de tan oscuras expectativas, el gobierno decidió adquirir, contando con el apoyo de algunos círculos que le eran afectos, dos acorazados del tipo *dreadnought,* enormes naves que producirían por su valor y luego por su mantención, fuertes sangrías al presupuesto de la nación.

El negocio era de lo peor que pudiera imaginarse. Los acorazados tipo *dreadnought* habían tenido lucida actuación en la guerra ruso-japonesa de 1905, en que constituyeron una sorpresa por su grueso blindaje, que los hacía casi inmunes, y su artillería pesada que reemplazaba a los cañones de clase más ligera que los utilizados hasta entonces; pero la experiencia había demostrado luego que aquellas naves ofrecían un blanco fácil y que los nuevos medios de lucha, entre los cuales se contaba la aviación, harían de los acorazados pesados elementos inútiles para la guerra moderna. Además del error táctico que significaba la compra de los *dreadnoughts*, se daba el caso de que Argentina no tenía dificultades con ninguna nación, de que vivía en una paz que nada presagiaba interrumpir; fué por estas razones que una gran parte de la opinión pública se volcó en contra de la adquisición y que el Congreso

se aprestase a negar los recursos que necesitaba el gobierno para finiquitar el negocio.

En vista de que la adquisición se ponía problemática, el grupo de personas partidaria de los *dreadnoughts,* inventó una intriga para hacer cambiar el parecer de los círculos del Parlamento y se fingió el descubrimiento de un telegrama del Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, Barón de Río Branco, que manifestaba el propósito de atacar por las armas a la República Argentina.

El plan, a pesar de ser una burda imitación de la maniobra de Bismarck en 1870, surtió su efecto y el Congreso aprobó la adquisición de los acorazados.

La verdad, sin embargo, siempre se abre paso y al cabo de algún tiempo quedó descubierta la falsificación. Varios periodistas de Buenos Aires investigaron el asunto y agrupando antecedentes lograron dejar en claro el plan. El Congreso brasileño se hizo también eco del asunto e inspirado en los deseos de dejar en claro los propósitos de concordia de aquel país, acumuló las pruebas necesarias para demostrar que el Barón de Río Branco jamás había concebido planes de agresión.

El gobierno argentino y el grupo de partidarios de la adquisición de las naves, quedaban moralmente derrotados. No obstante, los dos *dreadnoughts* debían incorporarse pronto a la marina argentina. Antes de promediar el año 1915, los barcos llegaron a Buenos Aires, dando lugar, por parte del gobierno, a una recepción estruendosa, llena de propaganda y alardes públicos para tratar de hacer popular la adquisición. Los hilos del asunto, no estará de más decirlo, eran manejados por Sáenz Valiente, que desempeñaba entonces el cargo de Ministro de Marina.

La gente cuerda, enemiga de una política armamentista, no se dejó engañar por las demostraciones oficiales y paulatinamente en la opinión pública fué arraigando la idea de que los acorazados bien podían ser enajenados por no corresponder a ninguna necesidad. Mayores posibilidades se vió a esta solución cuando Argentina recibió, como consecuencia de la conflagración que entonces envolvía a Europa, varias proposiciones para comprarle sus *dreadnoughts;* la más ventajosa de ellas fué la que hicieron los Estados Unidos, que se comprometía a entregar a cambio un crecido número de naves mercantes.

Dado el ambiente desfavorable que se había creado, el círculo de amigos de los *dreadnoughts* —llamémoslo así— que giraba alrededor del diario *La Prensa* y que comprendía naturalmente al gobierno, desató una campaña de protesta por el decreto chileno que concedía a don Mariano Edwards la prórroga de la explotación de las islas australes.

Entonces las columnas de *La Prensa* se llenaron de artículos contra Chile y don Estanislao Zeballos comenzó a raciocinar de diferentes modos y a lanzar teorías para discutir la soberanía de las islas; luego el gobierno se hizo partícipe de la protesta y estableció la reclamación oficial.

¿Cabe alguna apreciación sobre estos procedimientos? Creemos que no es necesario formularla y para finalizar estos incidentes copiaremos sencillamente un párrafo de un artículo de la revista *La Argentina Económica*:

"Mucho ruido para nada, es el epílogo y punto final que dará la opinión pública sobre la controversia a propósito de las islas al sur del canal de Beagle. Esta controversia no ha existido más que en el pensamiento de nuestros empecinados armamentistas, los cuales buscan un pretexto para excusar la desencontrada adquisición y la no venta de los famosos *dreadnoughts,* buques ya viejos antes de llegar, por el largo tiempo que han estado en construcción, y que muy en breve se deberá vender como hierro viejo, puesto que la guerra actual ya está demostrando que

estos buques de guerra pasarán a la historia como herramienta inútil" (36).

El año 1938 marca otra etapa en los problemas del canal Beagle.

Era en aquel entonces agregado militar de la Embajada Argentina en Santiago el mayor don Juan Domingo Perón, que desde su llegada había iniciado gestiones ocultas para obtener copia de los documentos secretos más importantes del Estado Mayor del Ejército chileno. Después de algunos sondeos logró que un individuo expulsado del ejército se prestase a sus planes y dejó con él todo preparado; no alcanzó Perón a finalizar su labor de espionaje porque fué reemplazado por el mayor Eduardo Leonardi; pero lo dejó en antecedentes para que prosiguiese la tarea. Leonardi, que igual que Perón llegó a ser primer mandatario de Argentina, anduvo con mala suerte y denunciadas sus actividades, fué sorprendido en compañía de otras personas en una celada de contraespionaje tendida por el Servicio de Investigaciones. Leonardi confesó abiertamente su culpabilidad y al día siguiente fué remitido por avión fuera de Chile (37).

Este incidente dejó resentidas las relaciones entre Chile y Argentina; pero el gobierno de la Casa Rosada, deseoso de quitar la mala impresión causada, envió a Chile en visita oficial a don José María Cantilo, Ministro de Relaciones Exteriores, quien se apresuró a declarar luego de su arribo: "He llegado hasta Chile con el objeto de borrar cualquier recuerdo que les moleste y solucionar cualquier pequeño asunto que nos divida" (38).

En virtud de aquellos propósitos conciliatorios, el señor Cantilo propuso al gobierno chileno la búsqueda de la solución para el caso Beagle. Después de consultas y trámites que se realizaron dentro de la mayor cordialidad, se llegó a un convenio de arbitraje, que quedó firmado en Santiago el 4 de mayo de 1938.

En el preámbulo del convenio se dejó constancia que dados los excelentes vínculos que ligaban a ambas repúblicas, la solución arbitral era la que correspondía y en el artículo primero se establecieron las bases de ella: "Desígnase por ambos gobiernos árbitro al Honorable Homer Cummings, Procurador General (Attorney General) de los Estados Unidos de América, quien procederá a determinar, de acuerdo con los tratados vigentes, a cuál de las Altas Partes Contratantes corresponde la soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox e islotes adyacentes e islas que se encuentran dentro del canal Beagle, entre Tierra del Fuego por el norte y Península Dumas e isla Navarino por el sur".

Este convenio que ratificaba el principio del arbitraje, ya tradicional entre Chile y Argentina, quedó al igual que el anterior sin ser sancionado, permaneciendo siempre las islas australes en el plano de las disputas a pesar de estar ocupadas por Chile.

El año 1954 se renovaron los intentos de buscar una solución (39); pero tampoco se llegó a ningún resultado y fué necesario que Argentina en 1958 provocase un pequeño conflicto respecto al islote Snipe para que el problema recobrase su actualidad.

El 12 de enero de aquel año el transporte *Micalvi* de la marina chilena instaló en el islote una baliza ciega de estructura metálica y base de concreto y meses más tarde el patrullero chileno *Lientur* instaló un fanal en la baliza, procediéndose inmediatamente

(36) Citado por J. Guillermo Guerra, *La soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle*, página 380.

(37) Leonidas Bravo, *Lo que supo un auditor de guerra*, capítulo VI.

(38) J. Ramón Gutiérrez A., *A propósito del canal Beagle*, en *El Mercurio*, Santiago, 14 de septiembre de 1958.

(39) Con motivo de las gestiones de 1954, el vicealmirante Juan Agustín Rodríguez publicó varios artículos de prensa que fueron recogidos en un folleto titulado *Islas chilenas al sur del canal Beagle*, Valparaíso, 1954. El año recién pasado publicó otro trabajo, *Chile en el canal Beagle y mares australes*, Valparaíso, 1958.

a notificar a los organismos especializados las características del nuevo faro, para conocimiento de todos los navegantes. Días después de instalada la luz, el 7 de mayo, el patrullero argentino *Guaraní* procedió a destruir el fanal con tiros de ametralladora y luego desembarcó gente que concluyó los destrozos arrojando al mar los acumuladores del faro; en lugar de él construyeron uno nuevo en la parte más elevada del islote con materiales de la base de Ushuaia (40).

Ante tan flagrante violación del territorio nacional, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile protestó inmediatamente y el Embajador en Buenos Aires, señor José Maza, hizo entrega al Canciller argentino señor Florit de un memorándum sobre la materia. Al entregarse esta nota al Ministro de Relaciones de Argentina, el señor Maza "le agregó que la baliza chilena sería repuesta en su sitio y que no era de extrañar que en esos momentos ya se hubiese procedido a hacerlo".

Así sucedió en efecto. El 11 de mayo el patrullero *Lientur* de la marina chilena desmontó la baliza argentina y repuso la baliza chilena, depositando en Puerto Williams de la isla Navarino, los materiales de procedencia argentina.

La Cancillería de Buenos Aires, como era natural, no rechazó la protesta del Embajador Maza y se limitó a manifestar en una nota su extrañeza por la reposición del faro chileno; pero concluía que "en homenaje a la tradicional amistad entre ambos países, había dispuesto que los buques de su Marina de Guerra, surtos en esas aguas, se mantuvieran sin intervenir".

La respuesta argentina demuestra claramente que la misma Casa Rosada tenía conciencia de que no la asistía ningún derecho.

Al leer aquella nota, el señor Maza expresó al Ministro argentino que daba por terminado el incidente y luego la Cancillería de Santiago entregó una declaración pública manifestando igual opinión.

Quedaba de esta manera superado el problema, reconociendo Argentina que Chile tenía perfecto derecho a levantar un faro en lo que era su territorio nacional. Sin embargo, tres meses más tarde se repiten los mismos hechos con el agravante de que Argentina rompe un compromiso y no sólo destruye el faro chileno, sino que desembarca, en actitud manifiestamente bélica, ochenta hombres.

Los hechos sucedieron de la siguiente manera. El día 9 de agosto el destructor argentino *San Juan* —nombre de la ciudad natal de Sarmiento— ancló frente al islote Snipe, disparó algunos tiros de cañón para infundir ánimo a la tripulación y luego desembarcó gente especializada en destrucción de faros que actuó rápidamente. Cumplida la operación con el mayor éxito, el *San Juan* se retiró; pero a los dos días, como se temiese que la marina chilena pudiese volver a reponer su faro, el *San Juan* nuevamente se hizo presente y dejó allí ochenta hombres en pie de guerra.

Mientras tanto, la opinión pública había estallado en Chile y se mostraba indignada por el ataque argentino. No sucedió lo mismo al otro lado de los Andes, por ser aquella la nación agresora y donde se desconocía totalmente el problema del Beagle.

Producidos los hechos, la Cancillería chilena entregó una nota de protesta a la Embajada argentina en Santiago, dejando en claro que el gobierno de Argentina trataba de crear un problema nuevo, pues jamás se había discutido la soberanía chilena en el islote Snipe, que no está en la zona controvertida por aquel país.

Entretanto, llegó a la Moneda una nota destinada a ser entregada en respaldo de la acción del destructor *San Juan*, que contenía apreciaciones falsas y un conjunto de errores que dejó en muy mal pie la competencia de la Cancillería argentina. El memorándum

(40) Cinco meses más tarde, la marina chilena hubo de colaborar en la búsqueda del *Guaraní*, desaparecido en el Mar de Drake.

contenía una protesta por la reposición del faro chileno, de lo cual recién venía a darse por enterado el gobierno argentino en circunstancias de que el Embajador Maza lo había comunicado hacía tres meses. Hablaba también la nota de un *statu quo* que habría sido roto por Chile; pero que en realidad jamás había sido estipulado. Por último, se recordaba al gobierno chileno la existencia de los convenios de 1915 y 1938 y del acuerdo de 1954, mediante los cuales ambos gobiernos habían decidido someter al arbitraje el diferendo austral. Quizás fuese éste uno de los errores más graves de la Casa Rosada, pues ninguno de aquellos convenios había sido ratificado, es decir, ninguno podía producir efecto y resultaba, por lo tanto, ocioso invocarlos.

Se comprende fácilmente la falta de tino y de conocimiento del problema manifestado por la Cancillería de Argentina, dado el estado de desorganización por que ha atravesado aquel país, la necesidad de improvisar el personal gubernativo y la carencia de antecedentes para pretender con razón algún derecho al sur del canal Beagle. En este último aspecto la nota argentina manifestaba que era innecesario insistir en los antecedentes jurídicos, geográficos e históricos que había en su favor; pero no decía cuáles eran ellos y nuevamente tenemos que quedarnos en la mayor perplejidad. ¿Cuáles de las cinco o diez teorías de los escritores argentinos es la que adopta aquel gobierno? ¿Será la del canal desviado hacia el sur, la del canal escalonado o la del canal incompleto? ¿Será la de la fuga de la Isla Nueva o la que busca las profundidades oscuras del mar? Terrible enigma para los internacionalistas chilenos.

La Cancillería de Chile por intermedio de la Embajada en Buenos Aires rebatió victoriosamente en un memorándum la nota argentina, dejando en claro que el islote Snipe jamás había estado en litigio y que en todo caso el incidente provocado por Argentina debía ser tratado independientemente de lo relativo a las islas Picton, Nueva y Lennox. Más adelante la nota chilena recordaba los intentos violatorios de las fuerzas armadas argentinas, partiendo de un primer intento ocurrido el 5 de diciembre de 1957, en que un helicóptero del rompehielo *General San Martín* pretendió aterrizar sin autorización en el islote Snipe, desistiendo de su propósito al advertir la presencia de un ciudadano chileno. A continuación se pasaba revista a la primera destrucción de un faro chileno, en mayo de 1958, y a las gestiones diplomáticas que siguieron, para entrar finalmente a desmentir y corregir los errores de la última nota argentina.

El resultado final del incidente, después de negociaciones efectuadas en medio de la expectación pública, fué la suscripción, el 17 de agosto, de una declaración conjunta de Chile y Argentina en la que se acordó retirar las fuerzas argentinas y retrotraer la situación de hecho y de derecho en el islote Snipe a la que existía antes del 12 de enero de 1958, vale decir, antes de que Chile colocase la primera baliza. También reafirmaron su intención de recurrir a los medios de solución pacífica para llegar al arreglo de los problemas limítrofes pendientes en la zona, acordando el mantenimiento de la situación existente hasta tanto se llegase a la demarcación definitiva.

El incidente, en resumidas cuentas, fué desfavorable para Chile, pues si antes la posesión del islote no era puesta en duda, mediante la maniobra argentina, fué colocado en litigio. Sin embargo, no ha salido tan mal parada la soberanía chilena, ya que la situación de hecho y de derecho antes del 12 de enero de 1958 en el islote, era la de su explotación por un particular chileno en virtud de concesiones del gobierno chileno.

Volviendo un poco atrás y considerando en conjunto las actitudes de Argentina durante el año 1958, resulta a primera vista un cuadro de difícil explicación. Porque ¿cómo podría justificarse la destrucción de un faro en suelo chileno, luego la repetición del hecho y finalmente la violación del territorio

por un destacamento armado en circunstancias que las relaciones de Chile y Argentina no sufrían menoscabo?

Esta es la interrogante que se ha planteado el pueblo chileno, siempre dispuesto a la cordialidad y que ha creído, quizás con demasiada buena fe, en la amistad de un país que se dice hermano. Más extraña y dolorosa ha parecido la agresión, dada la visita de profundo sentido americanista que meses antes realizase a Chile el Presidente Electo de la República Argentina, Arturo Frondizi, acogido triunfalmente en nuestra patria como el hombre que representaba al otro lado de la cordillera la vuelta al régimen legal, la victoria del Derecho sobre la fuerza. El pueblo chileno no había olvidado las palabras que el Presidente Frondizi pronunciara en aquella ocasión ante el Senado chileno: "Las fraternales relaciones entre Chile y Argentina no pueden considerarse siquiera ensombrecidas por las pequeñas diferencias que aún subsisten en materia de fronteras. Declaro solemnemente ante vosotros, señores senadores de la República, que bajo mi gobierno los problemas de límites que quedan pendientes serán inmediatamente superados. Estamos dispuestos a dar todos los pasos necesarios a fin de que estas cuestiones queden definitivamente terminadas. No es posible que pequeñas divergencias, que como hermanos tenemos que solucionar de manera inmediata, puedan perturbar nuestras relaciones históricas y nuestras extraordinarias posibilidades futuras de acción conjunta. Declaro categóricamente que no habrá problema de hitos fronterizos. Estoy dispuesto a encararlos personalmente, en un entendimiento directo con el Presidente de la nación chilena o con las personas que su Cancillería designe".

También ha llamado la atención el hecho de que el último ataque, el más desafiante, se produjese una semana después que la armada chilena diese de baja dieciocho naves, entre ellas el acorazado *Almirante Latorre*, el de mayor desplazamiento en América Latina, los destructores *Aldea* y *Videla* y los submarinos *O'Brien, Simpson* y *Thompson.*

En vano se buscaría una explicación a la agresión de Argentina en el plano de las relaciones internacionales, pues no aparecería ningún motivo suficiente para haberla provocado; de esta manera no queda más que desviar la mirada hacia la situación interna de aquel país y ver qué causas son las que realmente explican los hechos. En esta forma sí que tendremos un cuadro coherente.

Después de la caída del dictador Juan Domingo Perón, comenzó la República Argentina a vivir un período de zozobras e inestabilidad, debido principalmente a la oposición de dos elementos poderosísimos: la clase obrera y las fuerzas armadas. La primera, soliviantada por el régimen anterior, luchando por mantener su situación de preponderancia y esperanzada con el regreso del dictador, y la segunda, tratando de reducir a la primera y de mantener alejada toda posibilidad de vuelta al peronismo, para encauzar a la nación por las vías democráticas. De las tres fuerzas armadas la marina era la que había tenido el papel decisivo en el derrocamiento de Perón, esto la había hecho simpática y la había constituído en una institución privilegiada, al extremo de conseguir sus jefes la adquisición de un portaviones, el *Warrior,* que Inglaterra ofrecía como nave dada de baja en su escuadra.

Esta era la situación en los días que comenzó el gobierno de Frondizi.

Desde los primeros momentos el nuevo Presidente hubo de situarse en el fiel de la balanza e iniciar una política de equilibrio para contrarrestar el peso de las clases asalariadas por un lado y el de las fuerzas armadas por el otro. Aún cuando el Presidente era de ideología izquierdista y sentía cierta debilidad por los peronistas, que le habían dado su voto, estaba bajo la vigilancia alerta de los organismos armados, dispuestos a no permitir la menor desviación en la política del Ejecutivo.

Contribuía a cargar el clima de desconten-

to en la República Argentina, la difícil situación económica del país, reflejada en una inflación creciente y en la desvalorización continua de la moneda, que creaba graves problemas a la economía particular y a la fiscal. En medio de estas aflicciones, la marina obtenía como recompensa a sus antiguas actuaciones, el cumplimiento de su capricho de tener un portaviones.

La compra del *Warrior,* como plan estratégico, era pésimo y fuera de los marinos argentinos a nadie le produjo entusiasmo. Desde luego, significaba un gasto enorme para la nación; la nave era anticuada y sería necesario refaccionarla, habría que comprar un sinnúmero de aviones para llenar sus depósitos, también eran indispensables varios destructores y barcos de escolta, sin los cuales un portaviones no es más que un cajón metálico a flote. En caso de guerra, sería muy dudosa la utilidad de la nave, pues Argentina, al contrario de Estados Unidos o Inglaterra, no tiene intereses que defender allende los mares y sus bases aéreas en tierra sirven perfectamente para los fines de la defensa nacional; además, el portaviones ofrece un blanco fácil y casi indefenso, a no ser que toda la escuadra argentina se dedique a escoltarlo, perdiendo así la autonomía de acción.

Tal era lo que pensaba la opinión pública en Argentina, cuando la marina de aquel país procedió a destruir por primera vez el faro del islote Snipe.

En los meses siguientes la agitación política y sindical adquirió caracteres verdaderamente graves por la incapacidad del gobierno para solucionar los problemas del país y también por el desorden general y el relajamiento del espíritu cívico. El ambiente estaba preñado de amenazas: el peronismo creía obtener pronto una revancha, las organizaciones sindicales se declaraban en huelgas de vastas proporciones, los profesionales no disimulaban su descontento, el gobierno dictaba medidas impopulares, las fuerzas armadas deliberaban abiertamente, los generales hacían declaraciones de alcance político como podía hacerlas un diputado o un ministro, el Presidente se sentía entrabado por el Ejército, la Aviación y la Marina y para remate de todo, la compra del *Warrior* era ya un hecho.

El gobierno se encontraba en la imposibilidad de reducir aquellas fuerzas desatadas y de aunar voluntades en una causa común, nacional.

Se produjo entonces la segunda agresión armada en el islote Snipe, realizada por la marina argentina debidamente autorizada por su gobierno.

Creemos que es innecesario hacer comentario alguno, pues los hechos son de una elocuencia que habla por sí misma. Digamos solamente que el esquema utilizado por el gobierno argentino en 1915 con motivo de la adquisición de los dos *dreadnoughts,* es el mismo que ha servido en 1958 con motivo de la compra del *Warrior.*

El gobierno chileno, que en estas circunstancias demostró una rara inteligencia, comprendió cual era exactamente la causa de la agresión y por eso no dió beligerancia al hecho. Nuestro país no debía dejarse llevar por la farsa destinada a llamar la atención de los argentinos hacia problemas externos creados artificialmente.

Los hechos posteriores han confirmado que la desorganización interna de la República Argentina estaba en su punto crítico. A comienzos de septiembre la Fuerza Aérea se negaba a aceptar cambios en su jefatura, decenas de oficiales se acogían a retiro, varios estaban encarcelados, los aviadores en todas las bases abandonaban sus tareas, la Marina tenía problemas parecidos, la policía de Córdoba se rebelaba, grandes sindicatos se declaraban en huelga, las universidades eran cerradas y la agitación callejera tocaba en la violencia.

Una larga experiencia obliga a concluir que siempre Chile deberá ser afectado en sus relaciones internacionales por el estado de continua desorganización en que viven los

países limítrofes y habrá de ser el blanco de los caudillos o de los gobernantes en los momentos difíciles. Este debe ser el precio de la paz interna que gozamos.

Conclusión

¿Qué es el llamado problema del canal Beagle sino la historia de un grupo de personas que mediante sus falsos raciocinios ha logrado desviar el juicio de la opinión pública de su país e inducir al gobierno a una política internacional errada?

Pocas veces se habrá visto en la historia un ejemplo más claro de lo que puede hacer un pequeño círculo a fuerza de prédicas incesantes, propaganda y adulteración de los datos, ni el caso de una nación más influenciable cuando se le tocan los resortes del nacionalismo o del orgullo prepotente.

Desgraciadamente la actitud tomada por los escritores y gobernantes argentinos no es aislada y constituye solamente un nuevo capítulo en una forma ya tradicional de comportarse con Chile. Desde que se procuró arreglar los asuntos limítrofes al promediar el siglo pasado, las gestiones tropezaron con la audacia de algunos políticos de Buenos Aires, que no querían saber de soluciones justas, sino que solamente de humillar a Chile y de llenar el ambiente de amenazas bélicas. Cuando se suscitaron para nuestro país dificultades en el Pacífico, que concluyeron con el conflicto de 1879, la actitud de los mandatarios argentinos no fué de amistad y prefirieron más bien inclinarse al lado del Perú y Bolivia y mirar complacidos una posible alianza. Rodeado de ese peligro, Chile tuvo que lanzar sus tropas a combatir con las fuerzas peruanas y bolivianas. Después de firmado el Tratado de 1881, destinado a poner fin a los asuntos de límites, continuas dilaciones puestas por los comisionados de Argentina, prolongaron los arreglos en espera siempre de una buena oportunidad para presionar a Chile. En las primeras conferencias panamericanas, los delegados del Plata actuaron también en connivencia con los del Perú y Bolivia con el propósito de obligar a Chile a revisar los tratados vigentes y quitarle los territorios adquiridos en el norte. La solución de los mayores problemas fronterizos con Argentina significaron la pérdida de la Patagonia y parte de la Puna de Atacama, que Chile entregó como una manera de lograr acuerdos fundamentales.

Esas han sido las consecuencias de una política suspicaz alentada por pequeños grupos que han creído que el campo de las relaciones internacionales debe ser trabajado para las discordias.

El pueblo argentino, sin embargo —y ésta debe ser la mejor esperanza—, siente la amistad histórica con Chile; pero cada vez que sus dirigentes le hablan de las glorias de la nación y lo arrastran a manifestaciones de preponderancia, se deja llevar por el entusiasmo. Desgraciadamente, carece la nación hermana de espíritu reflexivo y se deja influir por los caudillos y los demagogos con suma facilidad.

Dadas estas condiciones del carácter argentino, no habrá estabilidad en las relaciones con Chile mientras no se solucionen los pequeños problemas de límites que restan y aún es de temer que a pesar de la consolidación de las fronteras, continúen provocándose litigios.

El ataque al islote Snipe no es un caso fortuito, sino que es parte de una tendencia general de la Argentina para desplazarse hacia el Pacífico, el océano llamado a ser el nuevo centro de gravitación en las relaciones mundiales. Aquel roquerío austral no ha sido disputado por su valor material, sino por lo que representa.

Por cierto que dentro de los planes argentinos se ha querido acentuar con aquel hecho sus pretensiones a las islas Picton, Nueva y Lennox y lo que es más grave, correr el límite sur hacia el oeste para tener un mejor pie con que discutir derechos sobre la Antártida.

Chile y Argentina han demostrado, no obs-

tante las dificultades, capacidad para dirimir por el Derecho sus litigios, acudiendo al arbitraje y llegando incluso a estatuirlo como obligatorio durante un largo período. El mismo Tratado de 1881 estableció que toda cuestión que surgiere entre ambos países sería sometida al fallo de una potencia amiga, de suerte que lo que corresponde es llevar el asunto Beagle ante un árbitro, como ya se ha querido hacerlo.

Chile debe procurar que así se haga cuanto antes, para quitar un motivo de tropiezos con la República Argentina y, además, porque debe estar convencido de que sus derechos son indestructibles.

Contamos, como ya he anotado, con la obra magnífica de J. Guillermo Guerra, que debidamente ampliada y puesta al día, podría servir para encabezar el alegato chileno.

Debemos, por sobre todo, estar seguros de nuestros derechos históricos, geográficos y jurídicos, que nacen de los hechos mismos y no de interpretaciones ambiguas.

Mientras Argentina ha sustentado variadas teorías, contradictorias entre sí, y ha pretendido cambiar la noción del canal Beagle torciéndolo, acortándolo, ensanchándolo, haciéndole recovecos e identificándolo con los vericuetos profundos donde no llega la luz, la posición de Chile ha sido una sola, clara y recta como el canal mismo.